



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

Vážená paní
JUDr. Alena Schillerová, Ph.D.
ministřyně financí

prostřednictvím
Mgr. Radka Vondráčka
předsedy Poslanecké sněmovny
Parlamentu České republiky

odesláno do datové schránky: [bykaigw](#)

Interpelace ministřyně financí ve věci „záchrany“ společnosti České aerolinie (ČSA)

Vážená paní ministřyně,

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. Pro srovnání uvádím i to, že velikost

flotily ČSA je stejná jako např. velikost flotily RwandAir, národního dopravce Rwandy. Jediným rozdílem mezi ČSA a RwandAir je ovšem to, že posledně jmenovaný dopravce poskytuje služby na vyšší úrovni. Služby poskytované ČSA jsou hodnoceny v relevantních mezinárodních ratingových žebříčcích 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.

S ohledem na uvedené tedy ČSA už dávno bohužel nejsou oním národním rodinným stříbrem, či zlatem, jímž bývaly před manažerským vstupem pana Tvrdíka a jeho následovníků do dnešního dne.

Místopředseda Vaší vlády a ministr průmyslu, obchodu a dopravy, Ing. Karel Havlíček, opakovaně uvedl, že ČSA jsou podnikem se strategickým významem pro Českou republiku. Nevím, zda jsou mu známy výše podané skutečnosti, když dochází k tomuto svému závěru. V souvislosti se svým vehementním prosazováním záchrany ČSA dále 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 žebříčcích 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, již 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 na zahraničních letištích bázovanou 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 Vás stranický a vládní kolega, Ing. Karel Havlíček, kromě jiného, řekl 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: „Přijatá 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 jejího závěru nejsou účelově vyňaty dva subjekty, a to společnosti Smartwings a ČSA.

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

Doplňuji, že pokud chce dnes Šimáně Smartwings a ČSA zachraňovat, je zcela standardní ten postup, že na prvním místě vedle finančních prostředků svého čínského strategického partnera CITIC použije část svého majetku ve výši 11 miliard Kč. Může například prodat golfové hřiště u Rudné u Prahy, další nemovitosti či síť hobbymarketů a z výnosů z těchto prodejů zachránit jeden ze svých dalších podniků, tedy Smartwings.

Požadovat po státu finanční pomoc, ať už tato má mít jakoukoliv formu, je při majetku přes 11 miliard Kč ze strany Šimáněho navíc ke shora uvedeným faktům více než nemravné.

V návaznosti na uvedené Vám proto kladu následující dvě otázky:

1. Pokud je Šimáně s majetkem přes 11 miliard Kč dlouhodobě uváděn v žebříčku miliardářů České republiky, 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; přátelské vztahy předsedy Vaší vlády a Šimáněho

Z veřejně dostupných zdrojů je známo, že fondy Hartenberg Capital, které jsou toho času součástí svěrenských fondů, jejichž beneficentem je předseda Vaší vlády, 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.

Je všeobecně známo, že předseda Vaší vlády dlouhodobě udržuje se Šimáněm velmi přátelské vztahy. Dokladem toho byla účast Šimáněho na svatbě předsedy Vaší vlády, konající se v areálu Čapího hnízda, na jehož výstavbu byla i použita neoprávněně (podvodně) získaná dotace EU.

Je též známo, že předseda Vaší vlády hojně používal (a používá) pro své soukromé lety letadla z flotily private jets, která též spadají pod Smartwings. V kontextu uvedeného se pak Vaše osobní snaha o tzv.

záchranu Smartwings, která nemá sebemenší racionální ekonomické opodstatnění a kterou by jeden nečekal u člověka s předpokládaným ekonomickým rozhledem, jeví jako jednání, jež je motivováno objednávkou Vašeho šéfa.

Při vědomí těchto skutečností Vám kladu následující dvě otázky:

1. Kolik procent z celkových ročních tržeb Avia Prime představují ty, jež plynou z oprav letadel Smartwings a ČSA?
2. Jakou roli hrají v urputných snahách Vaší vlády o záchranu Smartwings a ČSA a v protežování obchodních zájmů Šimáněho a Víka ze strany Vaší vlády (na úkor daňových poplatníků, resp. dalších podnikatelů) nadstandardní přátelské vztahy předsedy Vaší vlády s prvním ze zde jmenovaných a používání letadel kategorie private jets z flotily Smartwings předsedou Vaší vlády?

VI. Privatizace ČSA a letité snahy Šimáněho o jejich ovládnutí

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

V souvislosti s kritikou privatizace ČSA ze strany místopředsedy Vaší vlády si Vás dovoluji upozornit, že to byl sám Šimáně, kdo se od roku 2009 houževnatě při každé možné privatizační příležitosti snažil ČSA privatizovat a ovládnout. Uvedeným krokem se snažil zlikvidovat hlavního konkurenta svého tehdejšího Travel Service na pražském letišti, tedy společnost ČSA. Ke svým snahám o ovládnutí ČSA hojně využíval své konexe na politickou reprezentaci, a to bez ohledu na to, která strana byla v té oné době ve vládě. Byl to právě Šimáně, kdo kritizoval státní vlastnictví národního leteckého dopravce ČSA.

Na tomto místě je Vám dobré připomenout, že když stát prostřednictvím jím účelově založené akciové společnosti Aeroholding sanoval v letech 2010 až 2012 špatné finanční výsledky ČSA, byl to opět Šimáně, kdo se stal hlavním kritikem takového postupu. Travel Service kvůli pomoci ČSA ze strany státu dokonce podal na ČSA i několik žalob na nedovolenou státní podporu. Ty stáhl až během dalšího pokusu o privatizaci státního leteckého dopravce, který zahájila vláda Nečase v roce 2012. Stažení žalob vůči státní firmě však Šimáně neučinil zadarmo.

Vláda tehdy chtěla do privatizace poslat právně čistou firmu, tedy firmu, vůči níž nejsou uplatněny nároky cestou soukromoprávních žalob. Aby tohoto stavu vláda dosáhla, potřebovala se Šimáněm vyjednat stažení žalob, které na ČSA Travel Service předtím podal. Za stažení uvedených žalob Šimáně od státu požadoval, aby ČSA ukončily charterové dovolenkové létání pod svou značkou Holidays Czech Airlines, a Travel Service se tak mohl stát na trhu charterů hegemonem. Vláda Šimáněmu vyhověla, a Šimáně tak na privatizaci 44% akcií ČSA do rukou Korejců nepřímo vydělal.

Šimáně roky plédoval pro privatizaci národního leteckého dopravce na straně jedné a podnikal právní kroky proti státní pomoci poskytované státem vlastněnému národnímu leteckému dopravci ČSA na straně druhé. Dnes ta samá osoba volá po státních intervencích ve svůj prospěch, resp. ve prospěch ryze soukromé společnosti Smartwings, ať už tyto budou mít jakoukoliv podobu. Z uvedených zcela protichůdných postojů Šimáněho, které se zásadně proměňují v závislosti na jeho aktuálních obchodních zájmech, je zjevné, že uplatnění zásady účel světí prostředky je u něj silnější než konzistence jeho vlastních názorů.

V kontextu uvedeného Vám kladu následující tři otázky:

1. Je si při své kritice kroků předchozích vlád, souvisejících s privatizací ČSA, Váš stranický a vládní kolega, Ing. Karel Havlíček, vědom skutečnosti, že tím zároveň kritizuje i krok, jenž v souvislosti s privatizací leteckého dopravce učinil předseda Vaší vlády, Ing. Andrej Babiš?
2. Vysvětľujete si skutečnost, že Šimáně zásadně změnil svůj názor na poskytnutí státní pomoci ČSA (coby součásti Smartwings), jako znak ryze účelového a pragmatického jednání jmenovaného?
3. Jste si vědoma, že Šimáně má názor na vlastnickou strukturu ČSA zcela opačný, než je ten, který nyní prezentuje Váš stranický a vládní kolega, Ing. Karel Havlíček?

VII. Aktuální vlastnická struktura Smartwings a její vztah k Vámi zvažované finanční pomoci státu leteckému dopravci

Šimáně se na jaře 2016 rozhodl čínským investorům prodat přes 49% akcií Travel Service (dnes fungující pod obchodní firmou Smartwings), jenž je mateřskou společností ČSA, firmě CEFC, o jejímž neprůhledném vlastnickém pozadí a financování, sporných obchodních aktivitách, jakož i napojení na KS Číny a čínské zpravodajské služby bylo dostupných v době tohoto kroku již 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. Určitě za umožnění vstupu do Travel Service od CEFC dostal náležitě zaplacen. 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 (Smartwings) převzal čínský státní investiční fond CITIC, jenž je vzhledem ke svému významu a velikosti a s ohledem na čínský systém politického a ekonomického řízení z povahy věci samé napojen na rozhodování nejvyšších pater ÚV totalitní KS Číny. Je to právě CITIC coby téměř poloviční akcionář firmy, kdo by dnes měl Šimáněmu v jeho situaci ohledně Smartwings finančně pomoci. Pokud mu dnes 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. Šlo by tedy o zásadní manažerské a strategické selhání, jež je však záležitostí výlučně Šimáněho coby tehdejšího vlastníka Smartwings, jenž se rozhodl část svého podílu odprodat tzv. strategickému partnerovi.

Stát nemůže jeho případné selhání v popsaném směru hojit cestou finanční pomoci, 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 subjektu. Český stát by tak v konečném důsledku poskytoval finanční podporu, a to ať už by tato měla jakoukoliv formu, státnímu subjektu ČLR. Navíc paradoxně subjektu, ovládanému státem, který je výlučným 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 nyní pomáhal český stát, naprosto skandální.

V návaznosti na uvedené Vám kladu následující dvě otázky:

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

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

Váš stranický a vládní kolega, Ing. Karel Havlíček, používá i argument, že je potřeba, aby stát poskytl finanční pomoc při záchraně národního leteckého přepravce. V této souvislosti si Vás dovoluji upozornit, že ani Smartwings ani ČSA národním leteckým dopravcem toho času nejsou.

Smartwings národním vlajkovým leteckým dopravcem nebyl nikdy. Vždy šlo a nadále jde o low-cost společnost, která převážně poskytuje charterové lety pro cestovní kanceláře. ČSA sice dříve vlajkovým dopravcem našeho státu byly, ale nyní – po výrazných redukcích flotily, destinací a počtu zaměstnanců, provedených za vlastnické éry Šimáněho – vykazují znaky malých aerolinií rozvojových zemí. Navíc sám pan Šimáně v nedávném rozhovoru uvedl, že ČSA národním vlajkovým dopravcem již nejsou, neboť koncept národních aerolinií státu je dle něj již dávno překonán.

V kontextu uvedeného Vám kladu následující otázku:

Jste si vědoma skutečnosti, že Šimáně, jehož obchodní zájmy urputně hájí Váš stranický a vládní kolega, Ing. Karel Havlíček, má zcela opačný názor na existenci tzv. národního vlajkového přepravce než posledně jmenovaný?

IX. Flotila business jetů provozovaná v rámci flotily Smartwings

Je Vám zajisté známo, do flotily Smartwings patří i 6 letadel kategorie business jet, jejichž služby za cenu v řádu stovek tisíc Kč (a příp. i více) na jednu cestu jsou využívány velmi úzkým okruhem lidí, včetně, jak uvedeno výše, předsedy Vaší vlády. V případě uplatnění Vašich tzv. záchranných scénářů pro Smartwings a ČSA by tedy došlo k zachraňování provozu malých tryskových letadel používaných vybranými pár občany České republiky, a to navíc provozu, jenž je zcela ze své podstaty neekologický.

V návaznosti na uvedené Vám kladu následující otázky:

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 ministryně 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?

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

V souvislosti s Vašimi snahami o záchranu ČSA a Smartwings také nepochybně zvažujete výši kupní ceny, kterou Smartwings státu zaplatil za nabytí akcií ČSA.

Ceny, které Smartwings zaplatil Korean Air a státu za jejich podíly v ČSA, nebyly zveřejněny. Avšak při znalosti ceny, kterou v roce 2013 zaplatil státu za 44% akcií ČSA Korean Air a která byla circa 68 milionů korun, si lze dovodit, že ceny, které platil Šimáně korejskému dopravci, když mu tento odprodával svůj 44% podíl a dalších 34% akcií z titulu uplatněné opce (viz odst. shora), jakož i státu za jeho 20% podíl, nemohly být příliš jiné. V odborných leteckých kruzích se traduje, že Šimáně získal původního vlajkového národního dopravce České republiky ČSA za cenu jednoho leteckého motoru či větší pražské vily.

V návaznosti na uvedené Vám kladu následující otázku:

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

Závěrem si dovoluji připojit tři 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 osobnímu přispění předsedy Vaší vlády, Ing. Andreje Babiše, Travel Service v únoru 2018 odkoupil zbývající podíl státu (19,74 %), a to společně s podílem Korean Air (44 %) získaným na základě poslední jmenovaným dopravcem uplatněné opce, 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.

Uvádíte, že cizí vlády budou poskytovat svým leteckým společnostem finanční pomoc. Vaše vyjádření v tomto směru jsou velmi zavádějící a nepřesná. Je skutečně pravdou, že pomoc bude poskytnuta některým velkým zahraničním dopravcům. Jde o dopravce, kteří provozují rozsáhlou pravidelnou síťovou dopravu s vysokými frekvencemi letů, kteří disponují rozsáhlou flotilou letadel pro pravidelnou leteckou přepravu a jejichž letecké služby jsou často využívány transferovými cestujícími právě díky obsluze rozsáhlé sítě destinací ze strany těchto dopravců. Ani ČSA ani Smartwings však takovými společnostmi z řady důvodů uvedených výše v žádném případě nejsou.

Zde doplňuji, že nikoliv všechny vlády však hodlají svým leteckým dopravcům pomoci, a to včetně těch, jež jsou v daných zemích označovány za vlajkové. Takový je např. postoj izraelské vlády k jejich národnímu leteckému přepravci EL AL. 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 zase kupříkladu zkrachoval slovinský přepravce Adria Airways, držící status národního vlajkového přepravce, avšak vlastněný soukromými investory, jenž byl svou velikostí srovnatelný s ČSA. Slovinská vláda si také nedovolila ho zachraňovat z peněz daňových poplatníků.

Očekávám Vaši odpověď na shora vymezených 19 otázek. Ocením, pokud Vaše odpovědi na položené otázky budou strukturovány tematicky shodně a ve stejném pořadí, jako jsou otázky formulovány a kladeny.

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.