

# Budoucnost LZS v ČR z pohledu provozovatele

Daniel Tuček

DSA a.s.

# 1. Exkurz do způsobu zabezpečení LZS v okolních evropských státech

- Německo: převážná většina spolkových zemí najímá k provozu LZS soukromé společnosti, které vlastní vrtulníky a LZS provozují
- Slovensko: jediný monopolní soukromý provozovatel LZS
- Rakousko: od roku 2000 zajišťují LZS soukromé společnosti vybrané na základě veřejné soutěže (do té doby zajišťovaly LZS MV a MO, z důvodu úspory finančních prostředků převedeno na soukromé společnosti)
- Ostatní země, kde LZS zajišťují soukromí provozovatelé:
  - Finsko – vrtulníky k zajištění LZS vlastní soukromé společnosti – vybírány ve veřejné zakázce
  - Francie, Nizozemsko, Španělsko, Belgie, Spojené království
- Polsko, Maďarsko – zajišťováno státem řízenou institucí – zde ale neexistuje žádný tamní soukromý provozovatel LZS a zahraniční neměli zájem (obdobná situace Slovinsko, Řecko – zajišťování policií, armádou)

## 2. Nevýhody státního podniku

- Časově náročný proces založení nové organizace, získání licence k provozování obchodní letecké dopravy a oprávnění k provozu HEMS s nulovými zkušenostmi v tomto procesu
- Jakékoliv materiální vybavení (zejména vrtulníky) – nutnost pořizovat v režimu veřejných zakázek
- MZ by muselo zakázku jako celek zadat v rámci některé z výjimek dle zákona o zadávání veřejných zakázek
- Finanční stránka – není ekonomicky výhodnější
- Personální zabezpečení – obecně velký nedostatek pilotů – disponuje jimi převážně jen soukromý provozovatel (platovými podmínkami státní podnik nekonkurenceschopný), který je může využít k provozování LZS v zahraničí
- Nízká efektivita fungování této instituce – nepružnost rozhodovacích procesů, neosobní zájem funkcionářů na řádném fungování podniku oproti soukromým společnostem

### 3. Úvaha: zajištění LZS příspěvkovou organizací

- zřízená organizační složkou státu (příp. krajem)
- výdaje hrazeny ze státního rozpočtu či dotací
- pokud není vyrovnaný rozpočet – úhrada ztráty ze státního rozpočtu (příp. rezervního fondu)
- za závazky této neziskové organizace ručí stát
- nesmí přijímat půjčky ani úvěry
- veškeré nákupy majetku podléhají režimu zákona o zadávání veřejných zakázek
- financování v konečném důsledku pokrývají převážně prostředky státního rozpočtu, v rámci doplňkové činnosti mohou vytvářet zisk

## 4. Uváděná rizika zajištění provozu LZS soukromým provozovatelem

- Nemožnost přímého ovlivnění parametrů fungování služby (např. změna počtu stanovišť) – není pravdivé tvrzení, zákon o zadávání VZ umí toto riziko ošetřit (tzv. vyhrazené změny závazku)
- Časově omezený smluvní vztah nevytváří tlak na kvalitu služby (modernizace techniky) – časové nastavení je jen v dikci MZ, zákon toto nijak neomezuje (může být i doba neurčitá s přísně stanovenými smluvními podmínkami umožňujícími MZ reakci na případné nekvalitní zajišťování LZS)
- Nelze efektivně řešit dlouhodobá personální rizika – na straně řádných soukromých provozovatelů tato neexistují (např. DSA si neustále zajišťuje výcviky nových pilotů samostatně bez nutnosti diktátu ze strany MZ – což je u soukromé společnosti v jejím podnikatelském zájmu), příp. lze smluvně ošetřit

## 5. Uváděná rizika zajištění provozu LZS soukromým provozovatelem

- Toto řešení neposkytuje dlouhodobou stabilitu (časové omezení tendru) – řešitelné tendrem na dobu neurčitou či dobu tak dlouhou, která požadovanou stabilitu přinese – rozhodnutí je jen v režii MZ
- Riziko úpadku soukromé společnosti – eliminace přísným nastavením kvalifikace → výběr velké a stabilní společnosti zkušené v oblasti LZS, navíc změna provozovatele řešitelná v souladu se zákonem o zadávání VZ
- Naopak provedení jediného kvalitního, časově dlouhodobého výběrového řízení na soukromého provozovatele LZS povede k veřejné úspoře nákladů na LZS (konkurenční prostředí – výhodná nabídková cena) a zachování kontinuity fungujícího systému na špičkové evropské úrovni po více než 23 let

## 6. Shrnutí

- Každé jiné řešení než použití soukromého provozovatele je finančně náročnější
- Oddalování rozhodnutí o způsobu zabezpečení způsobí kolaps LZS po roce 2020
- Pro nové provozovatele je získání licence AOC záležitostí na více než jeden rok
- Počty personálu jsou omezené a necvičí se nový personál
- Nestabilita při řešení krátkodobými kontrakty se soukromými provozovateli bude znamenat útlum LZS bez rozvoje a postupný zánik
- Řešení pořád existuje

# **DĚKUJI ZA POZORNOST**

Daniel Tuček  
DSA a.s.