

23. 2. 2007

Vezměte, prosíme, na vědomí, že text článku odpovídá platné právní úpravě ke dni publikace.

O osudu naší vlády rozhodne duben

NADTITULEK: MIREK TOPOLÁNEK, PŘEDSEDA VLÁDY

Skóre: 0.53

Název zdroje: Hospodářské noviny

Datum vydání: 23.02.2007

Nadpis: O osudu naší vlády rozhodne duben

Strana: 12

Rubrika: rozhovor

Autor: Vladimír Piskáček

Oblast: Celostátní deníky

Zpracováno: 23.02.2007 04:29

Identifikace: DCHN20070223010057 cz

Klíčová slova: ústavy (2x), soudí, zákonů, právem

NADTITULEK: MIREK TOPOLÁNEK, PŘEDSEDA VLÁDY

Ještě před několika lety byla ODS vůči tzv. visegrádské skupině, blízkému spolenectví Česka, Polska, Slovenska a Maďarska, skeptická. Dnes vláda Mirka Topolánka považuje země Visegrádu za významné a silné spojence, o něž se hodlá v EU opřít. "Postupovat společně je téměř naší povinností, síla této skupiny je veliká," říká premiér Topolánek v rozhovoru, který HN poskytl tento týden během své návštěvy v Polsku.

Kromě zahraniční politiky však Topolánek řeší i domácí problémy. Hledá 30 miliard, jež letos chybí na výstavbu o opravy silnic. Variant, jak je získat, je několik, jistota jediná. "Nechci vést kabinet, který ne vlastní vinou vykáže nejvyšší schodek v historii," tvrdí premiér.

HN: Vaše cesta do Polska byla největší státní návštěvou českých politiků od vzniku samostatné České republiky. Kromě několika ministrů a šéfa tajné služby s vámi jely i desítky podnikatelů. Proč jste se rozhodl pro tak velkou návštěvu?

Bylo to úmyslně. Během svého prvního krátkého vládnutí bez důvěry jsem přirozeně navštívil Slovensko, Polsko je však rovněž významný soused. Je to obrovský trh, i země, se kterou se nám daří držet nadstandardní vztahy.

Moje vláda i kabinet Jaroslava Kaczyňského musí řešit společné problémy. Ať se to týká protiraketové obrany či evropské ústavy. Starosti máme velmi podobné a poměrně masivní návštěva měla demonstrovat náš zájem.

HN: Navštívil jste Slovensko, Polsko, chystáte se do Maďarska. Znamená to snad, že hodláte znovu oživit myšlenku visegrádské spolupráce? ODS jeden čas Visegrád hodně kritizovala...

Visegrád, ke kterému jsme byli jednu dobu právem skeptičtí, dostal po našem vstupu do Evropské unie zcela jinou dimenzi. Postupovat společně je téměř naší povinností, síla této skupiny je veliká.

Čtyři státy společně jsou schopné v Evropské unii dosáhnout mnohé. Spolupráce se tedy v tomto smyslu prohlubuje. Pokud jsme schopni označit hlavní cíle a shodnout se na nich, tak má smysl.

HN: V projevu k polským podnikatelům jste ostře kritizoval fungování EU, mluvil jste o omezování volného pohybu pracovních sil. Ptal jste se například, oč jsou polští instalatéři, čeští dopravci či bulharští zelináři horší než ti ze starých zemí unie. Hodlá tedy visegrádská čtveřice na bruselské půdě přitvrdit?

Jsem přesvědčen o tom, že je třeba přitvrdit. Naprosto se shodujeme na tom, že na odstranění těchto diskvalifikací musíme pracovat společně. Domnívám se, že nyní je vhodná příležitost tyto věci znovu otevřít. Neznamená to stát se problémovými zeměmi, ale tato diskvalifikace je neoprávněná.

Je svým způsobem dána pohodlností evropský politiků svádět vnitropolitické a národní souboje s veřejností. Především u Rakouska je vidět, že volný pohyb pracovních sil je jejich vnitropolitická záležitost, nikoli faktický problém. Přitvrdit je možná ostré slovo, ale musíme si společně vynutit odstranění těchto diskvalifikací. Volný pohyb pracovních sil je nezbytný.

HN: Spolu s vámi cestoval do Polska například šéf společnosti ČEZ Martin Roman. ČEZ má v Polsku velké zájmy, rád by se například podílel na privatizaci některých dolů. Podpořil jste při jednáních české firmy?

Hlavním cílem podobných cest na nejvyšší úrovni není podpora konkrétních firem. Mají především odstraňovat bariéry nebo napravovat problémy.

Ale je pravdou, že ČEZ, kde má stát 67 procent, si pozornost vlády zaslouží. Vždyť je zprostředkovaně vládou řízen. Zájmy této společnosti v Polsku jsou významné a já jsem na to téma měl možnost mluvit s celou řadou polských představitelů. Stejně tak jsme se bavili o PKN Orlen a Unipetrolu.

HN: Mluvili jste o privatizaci polských dolů?

Já vám to neřeknu, ani nechci.

HN: Je téměř osm měsíců po volbách a dosud jste nepředstavili žádné konkrétní návrhy reformy, o kterých jste před volbami mluvili. Kdy začnou reformy penzí, daňového či zdravotního systému, bez nichž podle vás nelze zkrátit výrazně deficitní hospodaření rozpočtu, ale ani přijmout euro?

My na tom přece dávno pracujeme. První rovinou je nastartování diskusí o všech možnostech reformy na poradě ekonomických ministrů, druhá je představení a prosazení vítězné alternativy ve vládě. Třetí je prosazení ve sněmovně. Nyní máme před sebou několik variant, které jsou provázané. Proto nemůžeme například separátně řešit změnu daňové soustavy, aniž bychom se dívali na výdajovou stranu rozpočtu. Pokud bychom měli identifikovat klíčový měsíc pro reformy, které budou rozhodovat o tom, jestli tato vláda má skončit či pokračovat dál, je to právě duben, kdy nejdříve můžeme ve sněmovně představit naše záměry.

HN: Ministerstvo průmyslu a obchodu hodlá snížit administrativní zátěž podnikatelů novelizací přibližně 150 zákonů. Dá se očekávat velký třesk?

Nedá se říct, že bychom chtěli nějaký velký třesk, reformní kroky probíhají permanentně. Již v současné době na každé vládě schvalujeme nějakou drobnější věc či část balíčku reformy pro živnostníky.

Domnívám se však, že nebudeme předkládat ten velký balík 150 zákonů tak, jak je připravován na ministerstvu průmyslu. I z důvodu lepší prosaditelnosti v parlamentu to budeme řešit po částech.

HN: Součástí reforem by mělo být i vyřešení situace ve Státním fondu dopravní infrastruktury. Dříve byly silnice financované z privatizací, možností, co prodat, však ubývá. Z čeho se fond bude financovat?

O tom je nyní velká diskuse. Pro mě je financování fondu způsobem, jakým se provádí v posledních letech, naprosto nepřijatelné. Myslím si, že toto fondové hospodaření zrušíme. Ukazuje se, že bude daleko výhodnější výstavbu a opravu silnic financovat přímo ze státního rozpočtu a případně využít evropských strukturálních fondů. Souběžně hodláme řešit i celou řadu zbytkových podniků, které se nakupily, různé finanční vehikly, jež se ukazují jako přítěž.

HN: V letošním roce to ale nestihnete, ve fondu dopravní infrastruktury chybí 30 miliard. Uvažujete, že peníze získáte prodejem části akcií společnosti ČEZ. Jsou i další alternativy? Mohli byste například sáhnout na rezervy jednotlivých ministerstev a nemuseli akcie prodávat...

Existuje jedno řešení, které je nejelegantnější, ale politicky neprůchodné. Zvýšit o tuto hodnotu státní dluh. Protože při vykazování Evropské unii se stejně počítá jakékoli financování fondu se státním dluhem, který je schválen parlamentem. V tomto smyslu by to bylo řešení relativně nejčistší.

Ale já nechci vést vládu, která ne vlastní vinou vykáže nejvyšší schodek státního rozpočtu v historii České republiky, Československa i první republiky. Úvaha, že bychom vykázali schodek 120 miliard, je pro mě nepředstavitelná.

HN: Rozpočet fondu letos pravděpodobně naplníte z prodeje několika procent akcií ČEZ. Existovaly i další varianty, jako prodej části firmy strategickému partnerovi. Někteří ministři se však bojí, že by je nakonec koupil Gazprom. Obáváte se ruského kapitálu v české energetice?

Energetickou bezpečnost tato vláda bere jako významné téma. Zabýváme se tím, proto jsme také rozhodli o ustavení energetické komise, která by právě aspekty tohoto typu v energetické politice České republiky měla obsahovat. Měl by z toho vyjít materiál přesahující mandát vlád.

Co se týká případného prodeje akcií ČEZ kvůli nenaplnění rozpočtu Fondu dopravní infrastruktury, o tom budeme příští týden jednat společně s dalšími body, jako je realizace důchodové reformy pomocí dividendové politiky ČEZ.

Nemyslím si, že by prodej několika procent ohrozil energetickou bezpečnost. Tu daleko spíše ohrožují jiné aktivity jiných států na našem území a v tomto smyslu nevidím ČEZ jako problém.

Nikdo z této vlády si s ČEZ nechce hrát jako s hračkou, je zcela evidentní, že ČEZ je klíčový strategický podnik nejen český, ale i středoevropský. V tomto smyslu naše případné aktivity v Polsku jsou logické.

HN: Nebojíte se toho, že prodej části akcií ČEZ samotné firmě by posílil pozici jejího vedení?

Úplně si to nemyslím. Je možné akcie prodat tak, že se nic takového nestane. O tom se budeme bavit příští týden. Zatím není ani jasné, kolik procent by se prodávalo, ani jakým způsobem.

V tomto smyslu je nesmyslné předjímat nějaké řešení. Půjdeme zcela jistě nejen na krátkodobě, ale alespoň střednědobě výhodnou variantu jak pro stát, tak pro takovou firmu strategického významu,

jako je ČEZ.

HN: Mluvíte o tom, že se postupně chcete zbavit zbytkových podílů státu ve firmách. Mohla by alternativou k prodeji akcií ČEZ být privatizace Budvaru?

Budvar je podnik, který v poslední době podepsal řadu smluv, které na první pohled zlepšují obchodní politiku na území některých států. Speciálně v USA, ale i v jiných zemích. Budvar samozřejmě není svatá kráva, která by nemohla být privatizována, ale není to téma tohoto dne.

HN: Hodláte se zbavit zbytku státního majetku. Nemohla by se prodejem Budvaru vyřešit situace dopravního fondu například pro příští rok?

To, že je to státní majetek, který je možné prodat, je pravda. Ale myslím si, že dříve můžeme prodat Letiště Praha, případně České aerolinie či Českou poštu.

Budvar představuje i díky svému velkému konkurentovi určitý nevyjasněný problém (americký Anheuser-Bush se s Budvarem soudí v mnoha zemích světa o využívání značky, pozn. redakce) a v tomto smyslu by se zřejmě obtížně určovala i tržní hodnota.

Je také otázkou, jak se projeví nová obchodní politika na výstavu a prodeji, případně na ziskovosti. Důležité také bude, jakým způsobem se uzavřené dohody projeví na dalších sporech, které dnes Budvar s Anheuser-Bush vede. Na to určit, co to bude znamenat pro tržní hodnotu, je ještě brzy.

Zpracovatel: [Anopress IT a.s.](#)