

Žluté tajemství české železnice

Radim Jančura jako dlouho obdivuhodný podnikatel původně v autobusové dopravě má za sebou zásluhy za to, že dostal více lidí do veřejné dopravy, ale doposud nevíme, za jakou cenu. Jeho žluté vlaky (původně Student Agency, následně RegioJet) slaví 10 let existence, která však představuje stejné výročí v podobě pohrdání českými zákony a svérázného překládání evropské legislativy. Pojem liberalizace železnice znamená v České republice „zadarmo pro Radima Jančuru žlutých vlaků více“. Z „otloukánka“ RegioJetu je protekční dopravce. Na hlavní trati republiky má přednost a dlouhodobě neplatí Správě železnic za dopravní cestu i trakční energii.

Radim Jančura se právem může tvářit jako ministr dopravy, kde ho tak berou, a vládce železnice. I když neplatí a dluží, žlutých vlaků má stále více. Vedle toho však přibývá negativních ohlasů na jejich služby. Je to příběh výrazného bojovníka proti korupci, který za dlouhodobou podporu Andreje Babiše získal zvláštní druh imunity a zásadní vliv na Ministerstvo dopravy i Správu železnic, jejíž sekce řízení provozu mu úplně podlehla a v současné době mají jeho vlaky přednost přede všemi i tam, kde to postrádá jakoukoliv logiku.

Mezi Prahou a Ostravou se dennodenně odehrávají nepochopitelné příběhy přednostního pouštění pomalejších žlutých vlaků RegioJetu s maximální rychlostí 140 km/h před vlaky Českých drah (ČD) s rychlostí 160 km/h. Vlaky ČD naopak RegioJet předjet nesmějí, i kdyby byly jakkoliv rychlé. Například expres 141 Praha – Žilina ČD odjede z Prahy hlavního nádraží 4 minuty zpožděný v 8:16. Před ním vyjíždí v 8:07 ze stejného místa 17 minut zpožděný RJ 1025 Praha – Český Těšín. Ex 141 ČD dojde RJ 1025 už za Úvaly na 23. kilometru prezentované 360 kilometrové pouti mezi Prahou a Ostravou. Na Ex 141 ČD je lokomotiva řady 151 (s max. rychlostí 160 km/h a trvalým výkonem 4000 kW při rychlosti 113,9 km/h) a na RJ 1025 lokomotiva řady 162 (s max. rychlostí 140 km/h a trvalým výkonem 3480 kW při rychlosti 76 km/h). Ex 141 ČD s rychlejší a výkonnější lokomotivou nesmí předjet pomalejší RJ 1025, je zdržován a „plazí se“ za pomalejším RJ tak, že RJ 1025 přijede do Ostravy 31 minut zpožděný, Ex 141 ČD díky řízení provozu a nemožnému předjetí pomalejšího žlutého vlaku přijede zpožděný 40 minut.

Vynucená přízeň dispečerů Správy železnic ve vztahu k RegioJetu je o to tragikomičtější, že RegioJet už dlouhou dobu neplatí Správě železnic za trakční energii ani dopravní cestu, dluží stamilióny a jezdí doslova na úkor ostatních. Radim Jančura neplatí ani dalším dodavatelům a užívá si „mejdán“. „Státu“ a všem paralyzovaným institucím, které mají zákonnou povinnost tomu zabránit, to nevádí, a tak pro RegioJet a ještě jednoho dopravce je odbor veřejné dopravy Ministerstva dopravy samoobsluhou pro další zakázky. Když RegioJetu přece zbudou lokomotivy na Slovensku po přepínání trakční soustavy, ministerstvo se o jejich využití musí postarat třeba na lince R 23 Kolín – Ústí nad Labem a dopředu dohodnutá divadla kolem tzv. „rozstřelů“ o nejnižší cenu dopravního výkonu se ministerští naučili hrát dobře. Radim Jančura „musel vyhrát“ a nikomu nic není po tom, jak to spočítal a co za vozy tam bude jezdit. Neplatí pro něj žádné vyhlášky a kalkulovat může, jak chce. Zatímco kdokoliv z obyčejných lidí by se v samoobsluze bez zaplacení stal zlodějem, Radim Jančura je asi „kouzelníkem“. Když neplatíte, o to více vám dávají!

Radimu Jančurovi se po autobusech splnil železniční sen 25. 8. 2011, kdy předvedl svůj první dlouhý žlutý vlak alespoň na ukázkou. Začal tím ale smutný příběh porušování české legislativy, a to nejdříve zákona 266/94 Sb., o drahách. Na české koleje se poprvé dostal dopravce, který nesplnil podmínky pro vydání licence k provozování drážní dopravy.

Tehdejší ředitel Drážního úřadu Pavel Kodym „přehlédl“ nesplnění finanční způsobilosti dopravcem Regiojet, a.s., který měl povinnost do 30. 6. 2011 doložit auditovanou účetní závěrku za rok 2010. První účetní závěrka byla auditorem ověřena až v říjnu 2012 za rok 2011, a to za velkých nesrovnalostí.

Radim Jančura trvale ignoruje zákon o účetnictví. Zřejmě má tajnou výjimku. Nemusí v požadovaných termínech předkládat a zveřejňovat v obchodním rejstříku auditované účetní závěrky, resp. výroční zprávy. Za 10 let nestihnul ani konsolidovanou účetní závěrku celého holdingu Student Agency. Ona je to fuška a bude ještě větší, když jeho firem přibýlo, ale co máte dělat, když to po vás nikdo nechce. V české železniční džungli se po litém boji s ČD a korupcí Radim Jančura přehoupl z protikorupčníka na „kozla zahradníka“ a železničního destruátora, ba dokonce i „loupežníka“.

Železniční sektor je něco jiného než autobusy a Radimovi Jančurovi zpočátku pomáhali železniční odborníci, ale většinu odradilo zvláštní postavení jedné z největších současných opor RegioJetu Aleše Ondrúje, který měl vždy pravdu, i když ničemu moc nerozuměl. To je ale další kapitola zajímavého příběhu, který sahá přes Berlín a působiště Aleše Ondrúje do Bruselu. Centrála Evropské komise a Rady Evropské unie se stala podhoubím pro válku s ČD trochu jiného kalibru, od které Radim Jančura očekává „popravu“ ČD přes uměle vyvolané kauzy Falcon (údajné predátorství ČD na lince Praha – Ostrava) a Twins (bránění získání vozů Regiojetem v Rakousku, které nakonec získal), ale o těch příště. V Bruselu toho hodně o podnikání Radima Jančury nevědí, ale pro úplnost dodejme, že Aleš Ondrůj je bývalým šéfem odboru vnějších vztahů a tiskovým mluvčím ČD, který sestal tím nejlepším dezinformátorem, kterého ČD měly. Provozní zaměstnanci tehdy zírali, co všechno je jinak než oni zažívají. A dnes říci bez uzardění pro média cokoliv zajímavého či senzačního, byť to není pravda, je cennou devizou.

Jakékoliv prohlášení Aleše Ondrúje k čemukoliv, naposledy k uvážlivějšímu senza chorvatskému vlaku k moři díky poruše lokomotivy v Maďarsku, jak bylo vše s partnerskými železnicemi perfektně zajištěno a nepodceněno, a přesto trvalo jeho vysvobození nejméně 11 hodin <https://cnn.iprima.cz/pekelná-cesta-do-chorvatska-cestujici-regiojetu-stravili-kvuli-poruse-celou-noc-v-madarsku-29783>, mě utvrzují o tom, že RegioJet Radima Jančury už staví železniční podnikání jen na blamáži, porušování zákonů a amatérismu, o kterých se v současnosti nesmí mluvit, ale na železnici nepatří.

Jindřich Berounský

Svaz Odborářů Služeb a Dopravy