

Jak železničáři a důchodci užívají zaměstnanecké jízdní výhody (pokud vůbec) a hlavně:

Jak dlouho ještě budou?

I. část

České dráhy se stále více a opakovaně nechávají slyšet, že zaměstnanecký tarif jízdného pro zaměstnance a jejich některé rodinné příslušníky je jim břevnem v oku, protože jim tuto výši jízdného a podmínky pro něj (tedy zejména okruh osob oprávněných používat takové jízdné) nařizuje ministr dopravy v ustavení § 33 zákona č. 77/2002 Sb. (ve znění pozd. předpisů). V důsledku toho ČD vláčí na svých bedrech haldu režistů, kteří svým údajně směšně nízkým jízdným téměř ruí hospodaření Českých drah, protože ty by měly zhruba o půl miliardy větší příjem z jízdného, než kdyby místo režistů vozily zákazníky s jiným druhem slev. Ale co nadělají, ministr rozhodl (rozhoduje) podle platného (a prý špatného) zákona a tak ČD nemohou být ve výraznějším zisku (možná vůbec nějakém zisku).

A také do veřejných soutěží vyhlašovaných MD se ČD ze stejných důvodů nemohou přihlásit. Tedy přihlásit se mohou, ale nemohou vyhrát, protože jim za hrbem sedící halda režistů, která, resp. náklady na ně, každé výběrové řízení zhatí přibližně o tuto částku, když režisti se na úkor ČD fakticky obohacují; jeden novinář dokonce napsal, že tyto osoby takovou částku dokonce ČD fakticky dluží. Pokud by toho nebylo, tak ČD v nastávajícím období veřejných soutěží o to, kdo (který dopravce) bude komerčně i ve veřejném zájmu dopravovat cestující na té které trati za (zejména) státní a krajské peníze, by vyhrály úplně všechno. Jejich moderní vozový park (tvořený např. na neelektrifikovaných tratích převážně Regionovými a dalšími perlami, které ne a ne odevzdat do technického muzea, je toho důkazem. Na tratích elektrifikovaných je situace možná obdobná. Tam táhnou předražené elektrické lokomotivy vozy bez klimatizace nebo s klimatizací tak poruchovou, že si o tom lidé povídají mnohem častěji než o fotbale. Přesto by ČD byly úspěšnějším ve svém byznysu, nebýt těch režistů. Copak o to, ty „své“ by ČD ještě snad nějak vydýchaly, ale ty „cizí,“ např. u SŽDC, MD, DÚ, atd. - to je dle ČD problém. Nejvíce je ovšem důchodců. Ty kdyby ČD neměly.

Zkusme se na ty nářky a tvrzení, kterým snad uvěřil i regulátor a arbitr hospodářské soutěže (ÚOHS) v této zemi, podívat lépe.

K tvrzení, jak ministr dopravy určuje za kolik a kteréže nádražáky budou ČD vozit za zaměstnanecké jízdné (když těm se to nijak zvlášť nelíbí) - dotýčný paragraf 33 říká: *Ministerstvo stanoví ceny jízdného a přepravného a podmínky jejich uplatnění (tarify) pro přepravu zaměstnanců akciové společnosti České dráhy, zaměstnanců Státní organizace Správa železniční dopravní cesty, zaměstnanců ministerstva a Drážního úřadu, podílejících se na zabezpečování drážní dopravy, poživatelů důchodů, kteří pracovali v oblasti drážní dopravy, jakož i jejich rodinných příslušníků.*

Podle statistik, které byly dány k dispozici i dennímu tisku, je 133,5 tisíce režistů včetně jejich rodinných příslušníků (v roce 2012 mělo nárok na tyto výhody 219 tis. osob), z toho je 25 944, to je 19% ČD, 30742, to je 23% režistů náleží pod evidenci SŽDC, 13998 % je režistů dceřiných společností, 4 204 to je 3 % tvoří pozůstalí (vdovy, vdovci a sirotci) a 58 494, to je 44%, tvoří důchodci, jejich rodinní příslušníci a MD. Ti všichni dohromady zaplatili ČD za prolongaci částku nejméně 100 mil. Kč (v roce 2012 56 mil. Kč). Využití jejich jízdenek je zejména u důchodců a jejich rodinných příslušníků

(RP) velmi nízké. Lze odhadnout, že zhruba polovina důchodců a polovina RP ostatních profesí bude režijky využívat velmi sporadicky (děti chodí do školy v místě nebo jezdí MHD a autobusy, důchodci vyjíždějí cca 5 x ročně nebo jezdí na vzdálenosti do 10 km, atd. To jsou ovšem rámcové odhady.

Bohužel chybí údaje, kolik držitelů těchto výhod jezdí vlakem, jak často a na jakou vzdálenost. Rovněž ČD možná neuvedly novinářům údaje, kolik zaměstnanců na pracovní (služební) cestu a v jejím rámci jezdí za zaměstnanecké jízdné; to také nikdo nesleduje. Potom ovšem vyčíslovat jakékoliv údaje v neprospěch režistů je velmi ošidné. A proč se tak v neprospěch režistů jedná, je naopak možná výmluvné.

A ještě jednu věc je třeba připomenout. Když ministr v rámci svého oprávnění kdykoliv upravoval jakékoliv údaje (nárokovost, tarify, apod.), v případě zaměstnaneckého tarifu vždy plně vyhověl návrhu Českých drah. Koneckonců v přísl. vnitřním předpise ČD je tato okolnost (právo a povinnost podávat takové návrhy ministrovi ze strany ČD) přímo i zakotvena. A pokud mne paměť neklame, naposled byly tarify zaměstnaneckého jízdného upraveny dohodou mezi MD, ČD a odbory v roce 2008 na období do roku 2017. V té dohodě bylo zakotveno i skokové narůstání tohoto druhu jízdného, takže bylo zvýšeno oproti původním hodnotám pětinásobně. Myslím, že uvedený postup zachovává stále větší podíl na tržbách ČD z tohoto druhu jízdného a i zde vyhověl ministr návrhu ČD akceptovanému odborovými organizacemi působícími u ČD, které dokument rovněž podepsaly. Tehdy ČD vyjádřily spokojenost s takovou dohodou. Ta trvala možná až do doby, kdy do čela ČD zasedli zemědělství odborníci.

Tyto úvahy si tady dovolím ukončit. Prý dnešní čtenáři nečtou více než pět řádků. Také já byl nabádán, abych napsal článek, který nebude mít řádků více. Ten „radil“ říkal, že se to přeci vejde, ale sám nikdy nenapsal nic.

Takže pokračování příště, když už to stručně neumím. A o čem?

Tarify zaměstnaneckého jízdného a veřejné soutěže?

Hrozí nebezpečí stávků o zachování jízdních výhod?

Není nebo trvá důvod, aby ČD hradilo ze svých tržeb náklady na zaměstnanecké jízdné i pro jiné právnické osoby?

Po kolikáté už různí závistivci brojí proti režijkám od jejich zavedení? Sami si zelenou naftu také nezruší, ačkoliv i ta zohledňuje pouze určitou skupinku lidí. A proč ostatní železniční správy (ne)uvažují stejně?

Těším se tedy příště na shledanou. Rád zde nechám otisknout i názory čtenářů, nebudou-li v rozporu s právními předpisy nebo pravidly slušnosti.

JUDr. Jiří Rokos, člen GR SOSaD.