



■ Ing. Pavel Tunkl

► *Pečlivě nakroucený knír, elegantní a důstojný jako vzpomínka na dobu, kdy byla Evropa ještě neposkvěšená válkami a kdy se auta vyráběla po kusech. Inženýr Pavel Tunkl, tajemník Svazu dovozců automobilů. Budí důvěru ještě než promluví, pak se tenhle dojem ještě znásobí. A ta auta? Pavel Tunkl vystupuje za organizaci, která ztělesňuje téměř 60 procent tuzemského trhu nových automobilů. Řádově mluvíme o více než sto tisících kusů...*

Celý život zasvěcený dopravě, automobilům – a systému. Také tak by se dal charakterizovat letošní šedesátník Pavel Tunkl (Věk snad smím prozradit, nevypadá, že by se za něj styděl. Spíš naopak.) „Na gymnázium v Dačicích mě nevzali, měli jsme nějaké políčko a tak jsem prý měl jít do zemědělství,“ vzpomíná. „Takže jsem na střední školu jezdil do Jindřichova Hradce, a tamní gymnázium mi dalo hodně. Naučil jsem se učit, a to je asi nejpodstatnější. Vzpomínám na mladé učitele – a nejvíc snad na učitelku češtiny. Také ta čeština se mi hodila v životě mnohokrát...“

Mládí a studia moravského Jihočecha

Když mluvíte s člověkem svojí generace neubráníte se, abyste nevzpomínali i na vlastní zážitky. A tak v duchu pokyvují a poslouchám... Jen s trochou žárlivosti sleduji toho člověka ve vzdušné kanceláři, s výhledem z desátého patra jediného skutečného pražského mrakodrapu (bývalý Motokov, Pankrác): energie z něj srší, ale taková ta noblesní, zvládnutá.

„Máte pravdu, jsme tak trochu ztracená generace. Dětství prožité během první, té netužší normalizace let padesátých. Pak se to trochu začalo trhat, přišlo oteplení šedesátých let s vrcholem v osmašedesátém a my měli za chvíli vstupovat do života. Jenže přišla ta druhá normalizace a my byli zas v ghetu. Ale nestěžuji si.“ – Mimochodem – víte proč moravský? Někdy v padesátých letech proběhla první reforma okresů a tehdejší velký moravský okres skončil rozparcelován mezi čtyři, z toho jeden jihočeský. A Dačičtí dodnes těžce nesou, že byli prodáni do Čech.

Vystudoval strojařinu, katedru automobilů. U profesora Petránka – slavné jméno! „Končil jsem v jednášedesátém. První dva roky jsem bydlel na koleji v Podolí, pak až do konce na Strahově. Takže jsem byl i při slavných strahovských událostech v roce 1967. Ty ostatně doopravdy vznikly kvůli vypínání elektřiny.“

Já vím. Tehdy byly permanentní energetické minikrizy – fabriky potřebovaly proud, i když stroje běžely při nočních většinou naprázdno. A tak se vypnul proud studentům a obyvatelstvu. Slušný člověk je buď ve fabrice, nebo spí!

„Znáte štuďáky. Pořád je spousta času, a pak najednou se jede ve dne v noci. Zvlášť strojaři – pořád jsme něco kreslili, a bez na-

stavení noci se to zvládnout snad ani nedalo. Když vám pak vypnou proud v devět v deset večer, a skoro každý den – to jste sotva začal – vypadalo to brzy na masivní odchody ze školy. Nikdo z koležáků by takhle semestr nedokončil. Proto nezbylo než demonstrovat.“

Dneska je to spíš úsměvné s příměsí nostalgie. Bylo nám dvacet, svět (i když jen ten náš, domácí) nám ležel u nohou... Pavel Tunkl jako čerstvý inženýr, ale také voják, poddůstojník-absolvent, nastupuje na rok na vojnu. Do Nitry, učit na střední vojenskou automobilní průmyslovou školu. Mimochodem – nezopakoval to, co říkají jiní, totiž jak chybí vojenská služba při výchově řidičů profesionálů. Dívá se raději dopředu, řeší reálné problémy reálnými prostředky. Ne vždycky vyhrává, ale vždycky bojuje. S mírným úsměvem.

Ze zkušebny na ministerstvo

„Pár měsíců před válkou jsem dělal chvíli i novináře,“ usmívá se pod knír. „V Motoristické současnosti. Po válce přišla státní zkušebna a schvalování dovozových vozidel pro provoz u nás. Strávil jsem tam tři roky a vůbec se mi nechtělo odejít. Samozřejmě, mohl jsem jezdit v autech, která ještě u nás nikdo neřídil, dělat co mě bavilo – víte, co to je? Jenže jsem se zrovna oženil a nabídka, která přišla, se jen tak neodmítá. A nejen proto, že s ní přijde o polovinu víc peněz.“

Ze státní zkušebny nastupuje Pavel Tunkl na Správu pro dopravu. Vybral si ho sám ing. Lněnička, legenda v kruzích automobilových nadšenců a profesionálů. Člověk, díky kterému byla mezinárodní dohoda o vzájemném uznávání homologací automobilů a jejich dílů (Předpisy EHK OSN) do československých předpisů plně převzata (po roce 1970, i když tehdejší Československo k ní přistoupilo jako osmá země již v roce 1961). Měl též velký podíl na přijetí Úmluvy o silničním pro-

vozu (Vídeň 1968) a mnoha dalších věcech v oblasti schvalování vozidel. „Společně jsme pak již v roce 1980 prosazovali postupný zákaz dovozu dvoutaktů. Úplný zákaz přišel v pětáosmdesátém, se Švýcarskem jsme byli jediní. Tam ovšem platí dodnes, nás vloni přiměly předpisy EU a jejich rigidní vnímání zákaz zrušit. Takže už zas můžete přivést kolik chcete Wartburgů nebo Trabantů!“ směje se inženýr Tunkl. „Třeba i dvacet let starých.“ – Ten smích ale veselý není.

Na ministerstvu měl na starosti schvalování osobních automobilů vyráběných u nás a ve východním bloku – tedy zejména dovozy ze Sovětského svazu a NDR. – Po školní jazykové nevyuce se tak doučil skutečnou ruštinu a skutečnou němčinu a dodnes toho nelituje. Ale doučil se i spoustu jiného. Už nelitoval, že odešel ze zkušebnictví – každým schůdkem v kariéře se mu otevírají i nové obzory, širší záběr složitějšího světa státní správy i světa automobilového průmyslu. Vzděláním i náтурой systematick pak tvrdě naráží, když po roce 1993 se nad ním – jeden čas až nepříjemně těsně nad (to byl ředitelem odboru silniční dopravy, tedy v dané oblasti třetí po ministrovi) – střídá jeden ministr za druhým a žádný ani nemá čas (ale často ani dost kompetentnosti) skutečně systémově řídit silniční dopravu se strategickým odstupem.

„Jediný ministr, který měl k dispozici celé volební období a tedy i objektivně dost prostoru k nastavení koncepčního prostředí a systémových parametrů, byl pan Šimonovský. Ale ani ten to neudělal. Proč, to nemožno hodnotit. Já jsem totiž odešel před jeho nástupem, když jsem viděl, jak se opět rozplývá v nic to hlavní, co se mělo udělat už dávno. Totiž vytvořit vrcholovou instituci řízení silniční dopravy – jako to mají letadla, lodě, dráhy! Jediná silniční doprava je přímo řízená ministerstvem dopravy – v tom jsme snad jedinou zemí na světě!“



Bez systému to nejde

„Dlouho jsem se rozmýšlel, ale bylo mi jasné, že bez politické vůle k systémové změně bude přechod na nové uspořádání – kraje, pověřené obce atd. – znamenat pro silniční dopravu krok k ještě hlubší nesystémovosti. Dodnes mě sice občas přepadne něco jako lítost, že jsem svůj skvěle fungující tým nechal tomuhle na pospas, ale tehdy jsem volil odchod. Dnes vidím, že to bylo správné. – Řada z těch, kteří tehdy pomáhali zajistit přechod agendy z ministerstva vnitra na dopravu, obce a kraje a kteří dělali doslova nemožné, se namísto díky dočkala pravého opaku a po nástupu předposledního vedení resortu „byla odejita“. Sliby „až dojde k přidružení, ono se to předělá“ zůstaly jen sliby, česká improvizace zase zvítězila. Ovšem takové vítězství v rámci státní správy – to je zásadně Pyrrhovo vítězství.“

Na uvolněné místo tajemníka SDA (anglicky to zní zajímavěji, zvláště ta zkratka: CIA – Car Importers Association) nastupuje v koncem roku 1999. Jeho boj s hydrou nekompetentnosti a české improvizací „cochárny“ zevnitř (Ing. Tunkl říká noblesněji Hluc-tvisihákov) přechází do pozice vyjednavče. Z jednoho břehu na druhý přechází, z odporování se stává snaha kooperovat za každou cenu. Možná je to i věkem – chlap prý dozrává až po padesátce, když už k životu agresí nepotřebuje...

„Tehdejší předseda Rady ředitelů SDA po jednom z jednání na nejvyšších státních místech, s očima jako tenisky říkal už v předpokojí: „To přece nemůže ten člověk myslet vážně! My přece chceme a potřebujeme obchodovat – a on aby chom žalovali stát! – a nevěřícíně kroutil hlavou. Tehdy se nám totiž dostalo na několika místech odpovědi, že ten a ten určitý paragraf je sice nesmysl, ale nedá se s ním nic dělat. Jedině žalobou na stát. Tomu ale západní obchodník z tradičních demokracií nerozumí – tam je zvykem problémy řešit jednáním.“ Pavel Tunkl už ale je také dospělý, a tak svoje emoce ovládá. Boj však nevzdává, jen postupuje jinak – právě pomocí jednání. Možná to způsobil i Himálaj?

„Určitě, odtamtud jsem přijel odpočinutý – a jiný. Jinak jsem se díval na spoustu věcí. A ani není třeba chodit do extrémních výstupů – my jsme prakticky jen chodili, taková hodně vysokohorská turistika. To mě pozvala parta chlapů, kteří spolu byli už několikrát – poprvé jsem s nimi byl začátkem devadesátých let na Ťan Šanu – to jim kdosi vypadl z expedice a tak mě pozvali. Podruhé mě pak vzali na výpravu do Nepálu a Tibetu. Pár světoběžníků a jejich kamarádů. Žádná osmitisícovka, ale ono stačilo „jenom“ se dívat a přemýšlet. Jít v řadě a vědět, že jste sice v partě, ale když špatně šlápnete, padáte těch pár desítek nebo set metrů tak jako tak sám. Jistě, navázání na lano – ale to je až při lezení. A stejné je to v životě...“



■ Pavel Tunkl (druhý zleva) pod Čho Oju (8064 m n. m.)

Himálaj a změna

Vrátil se a přijal další nabídku, jaká se neopakuje a proto ani neodmítá. Ale odejít z ministerstva se rozhodl už tam nahoře, v Himálajích.

A následuje příběh jako vyprávěný postavou z Básníků: někdejší loajální, ale sebevražedně poctivý úředník pokračuje v tradici, jenže najednou je to dobře. Organizace, jejímž je mluvčím a organizátorem činnosti, toho moc nechce – tedy v principu. Chce „jenom“ rovné zacházení se subjekty hospodářské soutěže. Jen to, co je běžné v Evropě. Zato tak strašně nepochopitelné ve stovkách kanceláří na pracovištích státní správy a hlavně samosprávy. Kreativita úředníků – cosi, co je v podmínkách fungujícího státu *contradictio in adjecto* – je totiž tím hlavním, co nás od tradičních demokracií odlišuje a posouvá nahoru po stupnici korupčního prostředí a jeho akceptace. Ale o tom se pan inženýr moc bavit nechce. I teď jsou jeho priority jinde.

„Udělal jsem spoustu práce i jinak než v jednáních na ministerstvech a s partnery, i když i to stojí za zaznamenání. Každoročně zpracováváme statistiku, která se předtím v takovém rozsahu nevedla a která dává do rukou argumenty nejen nám – jsou to statistiky registrací nových i použitých vozidel, o skladbě a změnách skladby vozového parku v ČR a další aktivity s tím spojené, zejména propagační. Pořádáme anketu Auto roku, Motocykl roku, spolupřádáme prestižní veletrhy Autosalon a Autotec. Spolupracujeme se sdružením automobilového průmyslu (SAP), což jsou tuzemští výrobci, a dalšími svazy a sdruženími. Je toho hodně...“

Je toho hodně i v mém bloku, co se do článku nevešlo a je mi to líto – rád bych se podělil o dojmy a zprostředkoval pohodu, která rozhovor provázela. Rád bych sdělil, že přede mnou seděl stále aktivní přespolní běžec, který si se synovcem zahraje squash, ale módní sporty ho nechaly chladným. Prý se však má s povídáním v nejlepším přestat. Je dobře, že lidé jako Pavel Tunkl mají stále ještě prostor, že „do toho mluví“.