OBZOR 25

Čtrnáctideník Odborového sdružení železničářů

18. 12. 2017 Cena 5 Kč

Ročník 28

Z aktuálních událostí

Na mimořádné podnikové konferenci OSŽ SŽDC, která se konala 6. prosince v Praze, byl do čela Podnikového výboru OSŽ SŽDC zvolen **Petr Štěpánek**. Vzhledem k tomu, že Mgr. Martin Malý jako předseda PV zastupoval i zaměstnance řízení provozu v SŽDC, bylo potřebné zvolit nového tajemníka PV ke stávajícímu tajemníkovi Miloši Palečkovi. Na konferenci se představili dva kandidáti na tuto funkci. Jan Rychnovský, předseda ZO OSŽ žst. Heřmanův Městec a člen Výboru OSŽ při OŘ SŽDC Hradec Králové, a Miroslav Maincl, který zastupuje PO Břeclav a je členem výboru při OŘ SŽDC Brno. V tajné volbě byl tajemníkem PV za řízení provozu zvolen Miroslav Maincl. Své působení ve funkci tajemníka PV ukončil Adolf Hradílek, který v PV zastupoval infrastrukturu. Za dlouholetou práci mu poděkoval předseda OSŽ Mgr. Martin Malý a také nastupující předseda PV Petr Štěpánek.

Poté následovala jednání obou Republikových rad OSŽ SŽDC. Jejich jednání se zúčastnil předseda OSŽ Mgr. Martin Malý a za zaměstnavatele generální ředitel SŽDC Ing. Pavel Surý, personální ředitel SŽDC Ing. Pavel Koucký a Bc. Jitka Dolejšová. Hovořilo se o nejbližších plánech SŽDC i o postupu kolektivního vyjednávání.

Pro kolektivní vyjednávání o uzavření PKS SŽDC na rok 2018 Republiková rada za řízení provozu OSŽ a Republiková rada infrastruktury OSŽ doporučily kolektivním vyjednavačům:

– prosazovat 10% nárůst mezd zaměstnanců,

– prosazovat takové navýšení stupnic tarifních mezd, které zajistí co nejrovnoměrnější nárůst mezd u všech tarifních stupňů oproti stavu v roce 2017,

– v případě, že do konce roku 2017 nedojde k podpisu PKS na rok 2018, doporučily Podnikovému výboru OSŽ SŽDC zahájit neprodleně sběr podpisů mezi zaměstnanci na podporu stávky pro případ neúspěchu v řízení před zprostředkovatelem.

Na předvánočním jednání Republikové rady seniorů OSŽ 12. prosince v Praze se dostalo poděkování třem bývalým členům rady – Stanislavě Brejníkové, Pavlu Svatošovi a Zbyňku Klimešovi – za jejich práci. Diplomy a drobné dárky jim předal předseda OSŽ Mgr. Martin Malý spolu s předsedou RRS Kurtem Mužíkem. Ti zároveň slíbili, že se budou činnosti pro seniory i dále věnovat ve svých základních organizacích. Martin Malý pak informoval členy rady o tom, jak to bude s jízdními výhodami pro ně v příštím roce, odpověděl na některé dotazy a poděkoval celé radě za jejich práci pro seniory. Již na začátku jednání přišel členům v zastoupení místopředsedy OSŽ pro správu majetku Martina Vavrečky jménem společnosti Pacifik, a. s., popřát organizační pracovník OSŽ Petr Nárožník. Dalším hostem pak byl vedoucí Mezinárodního oddělení OSŽ, Ing. Ondřej Šmehlík. Hovořil o přípravě II. ročníku seniorských sportovních her, které by se měly uskutečnit opět v Rajeckých Teplicích ve dnech 28. 8. – 30. 8. 2018. Uvedl, že i v příštím roce bude nabídka rekreačního pobytu pro seniory v RZ Orion v Řecku, a to pro minimálně dvacet rekreantů v termínech od 4. do 19. 6. Místopředseda RRS Karel Hybš informoval o připravovaném zájezdu pro seniory do Německa a Rakouska. Poslední letošní jednání RRS přišel pozdravit i bývalý předseda OSŽ Bc. Jaroslav Pejša.

Téměř monotematické bylo poslední letošní zasedání **Podnikového výboru** (PV) **OSŽ při Českých drahách, a. s.,** které se uskutečnilo v Praze, v sídle OSŽ, ve středu 13. prosince za řízení tajemnice PV Věry Nečasové. Hlavním úkolem tohoto jednání totiž bylo určit kolektivním vyjednavačům mantinely pro další jednání. Jak uvedl předseda PV Vladislav Vokoun, základní text kolektivní smlouvy je velmi zdařilý, v době jednání PV však ještě zůstalo několik rozporů, z nichž ten zásadní byl nárůst mezd. Členové PV proto postupně prezentovali své názory na výši nárůstu, kterou je třeba požadovat, a po delší diskusi se dohodli na požadované výši nárůstu včetně dalšího postupu pro případ, že by zaměstnavatel na tyto požadavky nepřistoupil. V takovém případě by bylo zároveň svoláno mimořádné jednání PV OSŽ při ČD, a. s.

Tajemník PV Antonín Leitgeb podrobně seznámil členy PV s obsahem dosud dojednaného textu kolektivní smlouvy, PV dále projednal pokyn ředitele odboru personálního k distribuci srážek odborových příspěvků a členové PV byli mimo jiné vyzváni k zasílání podnětů pro centrální akce BOZP. Po skončení jednání následovala slavnostnější část jednání – společné setkání s členy PV OSŽ ČD Cargo.

Kolektivnímu vyjednávání byla věnována i podstatná část zasedání **Podnikového výboru OSŽ ČD Cargo** ve středu 13. 12. 2017. Předseda PV OSŽ ČD Cargo mluvil o průběhu i již dohodnutých bodech. Radek Nekola uvedl: **„Jsme připraveni kolektivní smlouvu podepsat, protože v rámci debaty jsme další rozporné body již eliminovali. Námi navržené navýšení se pohybuje kolem 8 %.“** Předseda PV OSŽ ČD Cargo se zmínil i o podnikatelském plánu na rok 2018, který je velice ambiciózní a má „ambice výrazně investovat“. Ke kolektivnímu vyjednávání uvedl: **„Není to jenom tupý požadavek na zvýšení mezd, snažíme se zaměstnavateli předkládat rozumné návrhy. Rozhodně ale odmítám, že naše návrhy na mzdy jsou hrozbou pro společnost Cargo. To už je i pro mě silná káva, aby někdo prezentoval naši snahu jako likvidační,“** uzavřel.

-red-

Snímek z podpisu memoranda: (zleva) předseda OSŽ Mgr. Martin Malý, 1. náměstek ministra dopravy Ing. Tomáš Čoček a Ing. Pavel Koucký, ředitel personálního odboru SŽDC, s. o. Za nimi stojí Tomáš Neřold, mluvčí Ministerstva dopravy ČR. Snímek Michael Mareš

Ministr dopravy a zástupci jedenácti odborových centrál podepsali memorandum o zachování jízdních výhod na roky 2018 a 2019

„Dnešní den je vyvrcholením velmi dlouhé a intenzivní debaty,“ těmito slovy zahájil Ing. Tomáš Čoček, I. náměstek ministra dopravy, v pondělí 4. 12. 2017 slavnostní akt podpisu společného memoranda o režijním jízdném, které společně s vedením ministerstva dopravy (ministr Ťok memorandum podepsal již předem) podepsalo jedenáct zástupců odborových svazů na železnici. **„To memorandum, které je tady dnes představené, bych ani neřekl, že je kompromisem, ale spíše nalezeným společným řešením všech stran; jak ze strany ministerstva dopravy, tak i zaměstnavatelů, tj. ČD a SŽDC jako klíčových zaměstnavatelů na železnici, tak rovněž i odborových svazů.“** Jednání podle Čočka byla sice složitá, ale korektní a efektivní. **„Nezakopali jsme se do zákopů, snažili jsme se najít řešení, které by bylo pro všechny vyhovující, tedy řešení, které by ani nekladlo dodatečné nároky** (na ČD) **a které by ani neznevýhodňovalo České dráhy v podnikání a v jejich konkurenčním postavení na trhu.“**

Přítomnost zástupců obou zaměstnavatelů (ČD a SŽDC) při podpisu memoranda mělo podle Tomáše Čočka podtrhnout důležitost tohoto aktu, **„protože memorandum je fakticky naplňováno prostřednictvím dohod, které uzavírají odbory s jednotlivými zaměstnavateli“. „A vlastně tady vidím možnost, aby i z úst zaměstnavatelů zaznělo, že ta dohoda, která je na té strategické rovině** (mezi ministerstvem dopravy a odbory) **učiněna, bude akceptována při vyjednáváních zaměstnavatelů s odborovými svazy“.**

Tato slova následně potvrdili Pavel Koucký (ředitel personálního odboru) za SŽDC, i Michal Štěpán (člen představenstva zodpovědný za osobní dopravu) za České dráhy. **„Jsme připraveni kolektivní smlouvu v příslušných pasážích upravit a doplnit, a jsme zároveň připraveni tuto dohodu dotáhnout do realizační fáze,“** uvedl Koucký a Michal Štěpán k tomu dodal: **„Já bych chtěl podtrhnout slova pana prvního náměstka ministra dopravy Čočka o tom, že ta jednání nebyla jednoduchá. Nicméně chci ocenit kontinuální informovanost, která během tohoto procesu probíhala. Díky tomu asi došlo i k tomu, že jsme se nezadrhli na žádných principiálních záležitostech. Opakovaně jsme ministerstvu dopravy i našim partnerům deklarovali ochotu připravit veškeré potřebné znění do našich interních dokumentů společnosti České dráhy.“**

Za OSŽ podepsal Memorandum předseda OSŽ Mgr. Martin Malý. **„Chtěl bych zdůraznit, že zaměstnanecké jízdní výhody vnímají odborové organizace jako velmi důležitý benefit, který k železničářskému řemeslu patří desítky let a výrazným způsobem podporuje sounáležitost zaměstnanců s jejich firmami. Není žádným tajemstvím, že často na železnici pracují celé generace. Takže memorandum podtrhuje nejenom ekonomický, ale i symbolický význam tohoto benefitu,“** řekl mimo jiné s tím, že odbory citlivě vnímaly i změněné organizační podmínky na železnici, které vyžadují, aby do budoucna nebyl poškozován národní dopravce. **„Jsem proto velice rád, že naši sociální partneři, jak MD, SŽDC, tak i ČD a dceřiné společnosti Českých drah, přistoupily k tomuto jednání nikoliv s cílem omezit jízdní výhody, ale nalézt nový způsob, jak je zajistit. Výsledkem tohoto jednání, o kterém zde moji předřečníci hovořili, je že rozsah režijních výhod zůstává zachován, pouze způsoby zajištění se mění tak, aby odpovídaly novým podmínkám.“**

Dodejme, že cílem memoranda je udržení sociálního smíru na železnici v souvislosti s řešením problematiky jízdních výhod pro roky 2018 a 2019. Memorandem jsou na následující dva roky nově stanoveny ceny prolongace jízdních výhod, které budou hradit jak samotní držitelé (**1100 Kč**), tak i jejich rodinní příslušníci (**1250 Kč**), děti a důchodce (**600 Kč**) nevyjímaje.

Michael Mareš

Platnost zaměstnaneckých jízdních výhod ČD pro rok 2018

Prolongace jízdních výhod pro rok 2018 nebude zahájena k 1. lednu 2018, ale její začátek bude vyhlášen v Metodickém pokynu k prodloužení platnosti zaměstnaneckých jízdních výhod ČD pro rok 2018, který bude vydán až v průběhu měsíce ledna 2018. In Karty s platnou aplikací železniční průkazka pro rok 2017 zůstávají v platnosti v souladu s Metodickým pokynem k prodloužení platnosti zaměstnaneckých jízdních výhod ČD pro rok 2017 **až do 31. května 2018**, pokud nebude rozhodnuto jinak. Současně byl zveřejněn seznam vlaků a úseků provozovaných na komerční riziko ČD s platností od 10. prosince 2017 (seznam komerčních vlaků je k dispozici na personálních útvarech), pro které je nutno v souladu s platnými pravidly mít evidenční lístek nebo místenku s rozdružením podle jednotlivých skupin držitelů jízdních výhod, a to až do 31. května 2018.

–red–

Brno hl. n. má novou šanci – kolikátou již?

O přesunu brněnského nádraží se vedou diskuse již bezmála sto let (od roku 1927). Zejména v posledních letech nabyla tato diskuse nových rozměrů a misky vah se neustále překlápějí ze strany přesunu nádraží na stranu jeho ponechání v současné poloze a zpět. Kolik tisíců stran studií, projektů a návrhů již bylo v této souvislosti popsáno, už asi nikdo nespočítá.

Zatím poslední snahou v tomto směru je Studie proveditelnosti železničního uzlu Brno (ŽUB), kterou předložila SŽDC koncem října. V této studii je uvažováno s jedenácti variantami, resp. subvariantami, z nichž základní jsou:

varianta A – Řeka, která počítá s přesunem nádraží do oblasti současného Dolního nádraží, a **varianta B – Petrov**, na jejímž základě by nádraží zůstalo zachováno přibližně ve stávající lokalitě.

Podle vyjádření SŽDC bude každá z navrhovaných variant přínosná, zejména tím, že ve všech případech dojde ke zkrácení jízdních dob vlaků, projíždějících přes hlavní nádraží, bude zvýšena nabídka železničních spojů a výrazně bude posílen komfort a bezpečnost cestujících.

„Hlavním cílem zpracování Studie proveditelnosti ŽUB bylo poskytnout odborný podklad, ze kterého ministerstvo dopravy ve spolupráci s Jihomoravským krajem, statutárním městem Brno a SŽDC bude moci rozhodnout o konkrétní cílové podobě řešení ŽUB,“ zdůvodnil vypracování studie náměstek ministra dopravy Tomáš Čoček.

Studii vítá i SŽDC. **„Budu velice rád, když se konečně začne stavět,“** řekl generální ředitel SŽDC Pavel Surý na tiskové konferenci, na níž byla tato studie představena veřejnosti. Jeho slova doplnil náměstek pro modernizaci dráhy Mojmír Nejezchleb, který zdůraznil mimo jiné fakt, že model řeší i návaznosti městské hromadné dopravy a to ve všech variantách.

Podrobně všechny navrhované varianty popsal systémový specialista SŽDC z oddělení technické přípravy staveb Josef Buriánek. Podle jeho slov jsou všechny navrhované varianty srovnatelné z pohledu jejich efektivity – celkové investiční náklady se pohybují od 42 do 56 miliard Kč, přičemž ta nejdražší (B1a) počítá s výstavbou tunelů kolem letiště v Brně Tuřanech. **„Investice do přestavby se v každém případě vyplatí, nejrychlejší návratnost vložených investic nastane v případě zvolení varianty B,“** zdůraznil Buriánek. Jak dále dodal, v současné době nelze odhadnout, kdy bude přestavba brněnského nádraží zahájena, podle nejoptimističtějších odhadů by to mohlo být v roce 2020 (v případě varianty A), v případě varianty B pak v roce 2026.

Studii proveditelnosti zpracovalo pro SŽDC sdružení společností SUDOP Brno, Moravia Consult a AF–Cityplan. Cena za její zhotovení činí 22,7 milionu korun. Závěry a doporučení lze očekávat nejdříve za tři měsíce, během nichž budou studii vyhodnocovat zastupitelé Brna a Jihomoravského kraje. Poslední slovo by pak mělo mít v březnu příštího roku ministerstvo dopravy, resp. vláda.

Miroslav Čáslavský

V těchto místech (nazývaných Amerika) by mohlo stát nové brněnské hlavní nádraží.

NA AKTUÁLNÍ TÉMA

„Budu pokračovat v tom, co jsem dělal dosud, jen budu mít více úkolů a větší zodpovědnost.“

Hovoříme s **PETREM ŠTĚPÁNKEM,** novým předsedou Podnikového výboru OSŽ SŽDC a novým místopředsedou OSŽ

Mimořádná podniková konference v Praze vás ve středu 6. prosince zvolila do čela Podnikového výboru (PV) **OSŽ SŽDC, díky tomu jste se stal místopředsedou OSŽ. S jakou představou do této funkce jdete?**

Myslím si, že budu fungovat dál, jak jsem fungoval dosud, i když funkce místopředsedy OSŽ nebo předsedy PV je určitě složitější a náročnější než funkce tajemníka. A pokud se objeví nějaké nové úkoly z titulu funkce místopředsedy OSŽ, tak k nim budu přistupovat se vší vážností a odpovědností, jak jsem přistupoval k úkolům z pozice tajemníka PV. Budu prostě pokračovat v tom, co jsem dělal dosud, jen budu mít více úkolů a větší zodpovědnost.

Jak dlouho jste v představenstvu OSŽ, kolik let děláte tajemníka PV OSŽ SŽDC?

V představenstvu jsem už dlouhá léta, od roku 2009, kdy jsem byl zvolen tajemníkem PV. Zprvu – od roku 2008, kdy byl k 1. 7. 2008 založen PV OSŽ SŽDC – jsem byl neuvolněným místopředsedou PV a od roku 2009, po konferenci, pak tajemníkem PV. Takže od roku 2009 jsem členem představenstva OSŽ a Ústředí OSŽ.

SŽDC po letošních volbách (na VII. sjezdu OSŽ) **v představenstvu OSŽ výrazně posílila; ve dvanáctičlenném představenstvu má pětinásobné zastoupení: předsedu OSŽ** (Mgr. Martin Malý), **místopředsedu OSŽ** (Petr Štěpánek), **a tři tajemníky: Miloše Palečka a Miroslava Maincla za řízení provozu, a Dušana Richtera za infrastrukturu. Z toho vyplývá, že jako zástupci SŽDC budete mít velký vliv na to, jakým směrem se bude OSŽ ubírat.**

Myslím si, že není podstatné, kolik nás je ze SŽDC v představenstvu OSŽ, protože v uplynulém období jsme naopak měli o jednoho tajemníka méně. Proto jsme vystupovali s tím, že chceme mít v představenstvu celé vedení Podnikového výboru OSŽ SŽDC, což jsme předtím neměli, protože tajemník Adolf Hradílek nebyl v představenstvu OSŽ. Jako jediní jsme v představenstvu OSŽ neměli všechny členy vedení PV. A teď zpět k vaší otázce: Mgr. Martin Malý, jako nově zvolený předseda OSŽ, by měl být nestranný, takže i nadále budeme mít v představenstvu zastoupení čtyř funkcionářů, tak jako dosud, takže o nějakém výrazném posílení funkcionářů SŽDC nemůže být ani řeč, ale spíše můžeme mluvit o jakémsi narovnání toho, co jsme dosud neměli. Takže v představenstvu, které je dvanáctičlenné, máme čtyři zástupce.

Věříte, že bude do konce roku podepsána nová kolektivní smlouva?

Věřím! Byť ten postup je letos o poznání složitější, protože dochází k rekonstrukci tarifu (ze stávajících dvou tarifních tabulek bude jedna), ke zrušení profesní odměny a v rámci toho k zavedení osobního příplatku (dle odpracovaných let). Takže ani nelze říct, že nárůst tarifů bude takový nebo makový.

(Pokračování na straně 2)

Psali jsme před 25 lety

Obzor č. 49 – 14. 12. 1992

„Dělnické končí!“ Zpráva z tiskové konference Ústředního ředitelství ČSD, konané 7. 12. 1992, informuje o změnách v tarifní politice po 1. lednu 1993, konkrétně o zrušení dělnického jízdného. Místo něj byly od 3. 1. 1993 zavedeny traťové předplatní jízdenky. Byla do nich zapracována sleva v rozpětí 19 – 23 % ve srovnání s obyčejným jízdným.

Obzor č. 49 se podrobně věnuje rovněž problematice jízdních výhod pro pracovníky provozních jednotek, vyčleňovaných od ČSD, a to v rozhovoru s odvětvovým tajemníkem OSŽ Václavem Pechem. **„Žili jsme v bláhové naději, ve které nás neustále udržovali všichni ti, kdo měli s privatizací něco společného, že jízdní výhody pro vyčleňované jednotky zůstanou,“** uvádí v úvodu rozhovoru Václav Pech a rekapituluje průběh řady jednání, která odbory kvůli této záležitosti vedly. Výsledkem bylo rozhodnutí, že pracovníci organizací, jako byly Jídelní a lůžkové vozy, Železniční stavitelství, železniční opravny a strojírny a další (jejich seznam byl k článku připojen), obdrží 12 volných jízdenek ročně v případě, že u ČSD odpracovali alespoň 10 let, a 24 volných jízdenek v případě odpracovaných 20 a více let. Prosadit režijní výhody pro důchodce privatizovaných podniků se nepodařilo.

Obzor č. 50 – 21. 12. 1992

Rubrika **„Co se děje v ústředí“** informuje o postupu kolektivního vyjednávání, které v té době ještě zdaleka nebylo u konce. Řešil se v něm zároveň přechod kolektivní smlouvy ČSD na nástupnické subjekty v České a Slovenské republice.

Dále se zde můžeme dočíst, že dne 8. 12. 1992 bylo zřízeno Ministerstvo dopravy České republiky.

Obzor číslo 50 dal velký prostor některým radikálnějším názorům ze základních organizací OSŽ, které požadovaly razantnější prosazování odborářských požadavků. Tyto hlasy zaznívaly jednak z moravské sekce odvětví 11 (v rozhovoru s předsedou sekce 11 v OROS Olomouc Vladislavem Vokounem) a také z Děčína (v besedě s odboráři ze železničního uzlu Děčín).

Obzor č. 51–52 – 28. 12. 1992

Vánočně silvestrovské dvojčíslo Obzoru vyšlo na kvalitnějším papíře a poprvé v historii Obzoru barevně. Celé bylo laděno svátečně a obsahovalo spoustu zajímavého i veselého čtení na závěr roku 1992, který byl posledním pro společný stát Čechů a Slováků.

Nebyl však posledním pro společný časopis českých a slovenských železničářů, neboť Obzor vycházel pro celé bývalé Československo (s články v českém i slovenském jazyce) až do mimořádného sjezdu OSŽ v Trnavě v květnu 1993, kdy se Odborové sdružení železničářů rozdělilo na českou a slovenskou část.

Zdeňka Sládková

INFORMACE

Opatření GS – FIP

Na základě rozhodnutí grémia skupiny GS (Gemainsame Schlafwagendienste) se od 10. 12. 2017 nebude vztahovat možnost použití 30% GS slevy na lehátkové a lůžkové příplatky pro cestující s jízdenkou FIP na soukromé cesty. Toto opatření se týká jízd ve všech lehátkových a lůžkových vozech zúčastněných dopravců na GS nabídce ve vzájemné přepravě. Mezi zúčastněné dopravce patří ČD, ZSSK, PKP IC, MÁV–Start, BDZ a ZPCG. Toto opatření se nijak nedotkne Sousedské přepravy ČD–ZSSK, kde zůstávají v platnosti stávající podmínky a ceny lehátek/lůžek se v tomto případě nemění.

V případě nástupu do lehátkového nebo lůžkového vozu ČD s příplatkem s GS slevou bude průvodcem servisní organizace proveden doplatek do plné ceny příplatku. V případě nástupu do vozů zúčastněných dopravců (i v případě vozů GS v tranzitu přes ČR) s příplatkem s GS slevou bude proveden u cestujících s jízdenkou FIP doplatek do plné ceny a eventuální přirážka dle podmínek jednotlivých dopravců.

S účinností od 10. 12. 2017 postačuje v oddílech Deluxe jízdenka FIP pro 2. vozovou třídu. Pro lůžkové/lehátkové příplatky, zakoupené v předprodeji před 10. 12. 2017 je k původní ceně Deluxe vyžadována jízdenka 1. třídy.

Ceník příplatků pro přímé vlaky/vozy z/do ČR bez GS slevy pro cestující s jízdenkou FIP najdou zájemci na adrese: http://www.ceskedrahy.cz/assets/kariera/zamestnanecke–vyhody/aktuality/opatreni–gs——fip.pdf.

Šárka Pupíková, GŘ ČD, a. s.

Vstup železniční společnosti Koleje Slaskie Sp. z o.o. (KS) do Sdružení FIP

S účinností od 1. ledna 2018 bude členem Sdružení FIP železniční společnost Koleje Slaskie Sp. z o.o. (KS).

Jízdní doklady FIP budou poskytovány držitelům zahraničních jízdních výhod v tomto rozsahu:

Zaměstnanec:
- 1 jízdenka,
- mezinárodní průkazka na slevu jízdného 50 %,

Rodinný příslušník zaměstnance
- mezinárodní průkazka na slevu jízdného 50 %,

Důchodce
- 1 jízdenka po dobu 45 měsíců následujících po odchodu do důchodu dotyčného zaměstnance – důchodce (pokud tito mohli využívat volné jízdenky během své aktivní služby),
- mezinárodní průkazka na slevu jízdného 50 %,

Rodinný příslušník důchodce
- mezinárodní průkazka na slevu jízdného 50% (pokud tito mohli využívat volné jízdenky během aktivní služby důchodce),

Pozůstalí
- mezinárodní průkazka na slevu jízdného 50% (pokud mohli využívat volné jízdenky během aktivní služby zaměstnance či důchodce).

Šárka Pupíková, GŘ ČD, a. s.

PRÁVNÍ PORADNA

Povinnost zaměstnavatele nahradit zaměstnanci škodu na odložených věcech

Problematiku odložených věcí řeší zákoník práce v ustanoveních § 267 ZP a § 268 ZP. Pro vznik uvedené povinnosti zaměstnavatele nahradit škodu je rozhodující skutečnost, že zaměstnavatel je povinen nahradit zaměstnanci škodu pouze na věcech, které zaměstnanec odložil při plnění pracovních úkolů, nebo v přímé souvislosti s ním na místě k tomu určeném nebo obvyklém, a aby na těchto věcech vznikla škoda.

Tato povinnost zaměstnavatele se vztahuje nejen na zaměstnance, kteří jsou u zaměstnavatele v pracovním poměru, ale rovněž i na zaměstnance, kteří mají se zaměstnavatelem uzavřenou dohodu o pracích konaných mimo pracovní poměr.

Zaměstnavatel je povinen nahradit zaměstnanci škodu, i když z jeho strany byly dodrženy všechny povinnosti stanovené právními předpisy.

I když je zaměstnavatel pouze povinen zajistit bezpečnou úschovu svršků a osobních předmětů, které zaměstnanci obvykle nosí do zaměstnání (§ 226 ZP), vztahuje se jeho povinnost k náhradě škody na všechny věci, které zaměstnanec vnese do zaměstnání. Rozdělení věcí je významné jen z hlediska rozsahu povinnosti zaměstnavatele k náhradě škody:

- věci obvyklé nebo které převzal zaměstnavatel do úschovy (i co se do práce obvykle nenosí) – je povinen zaměstnavatel nahradit **v plné výši,**
- věci, co se obvykle do práce nenosí a které zaměstnavatel nepřevzal do úschovy – je povinen zaměstnavatel nahradit **jen do finanční částky 10 000,– Kč.**

Věci, které zaměstnanci **obvykle nosí do práce**, je třeba posuzovat z objektivního i subjektivního hlediska. Patří sem oblečení a obuv bez ohledu na jejich hodnotu a běžné osobní předměty (např. hodinky, prsteny, náhrdelníky, mobilní telefony, kabelky, tašky apod.). Obvyklé věci je nutné posuzovat i s ohledem na roční období a na potřebu odkládání těchto věcí v souvislosti s výkonem konkrétní pracovní činnosti.

Zaměstnavatel může v pracovním řádu nebo v jiném interním normativním aktu blíže upřesnit, kam mají zaměstnanci věci odkládat a jak je mají zabezpečit. Může zakázat vnášení určitých věcí na pracoviště. Pokud zaměstnavatel neupřesnil místo k odkládání věcí, jsou tato místa obvyklá (např. šatna, uzamykatelná skříň nebo zásuvka psacího stolu apod.) nebo na místě, kam se obvykle věci odkládají (věšák v zasedací místnosti). Zaměstnavatel není povinen nahradit škodu, pokud si zaměstnanci odkládají věci zcela libovolně. Z výše uvedeného vyplývá, že nelze například požadovat náhradu škody za hodinky zapomenuté na umývárně, nebo za sako, které si zaměstnanec odložil přes židli a nikoliv do skříně.

Zaměstnavatel se nemůže zprostit povinnosti nahradit škodu tím, že vyvěsí vedle věšáku oznámení, že „za odložené věci se neručí“. Takové jednostranné prohlášení nemá právní důsledky a nezbavuje zaměstnavatele povinnosti nahradit případnou škodu, když by se odložená věc ztratila.

Ve výše uvedené povinnosti nahradit škodu musí být rovněž splněna **podmínka ohlášení výše škody zaměstnavateli**, tj. zpravidla nadřízenému vedoucímu zaměstnanci, bez zbytečného odkladu, nejpozději však **do 15 dnů** ode dne, kdy se zaměstnanec o škodě dozvěděl. Jde v tomto případě o promlčení. **Zaměstnavatel** ovšem **může promlčený dluh** dobrovolně **uhradit**.

V rámci této lhůty má zaměstnanec povinnost uvědomit zaměstnavatele o odcizení, ztrátě nebo poškození věci bez zbytečného odkladu, avšak promlčení nastane teprve („nejpozději“) uplynutím 15 dnů ode dne, kdy se zaměstnanec o vzniku škody dozvěděl.

Pro uplatnění nároku na náhradu škody začíná zaměstnanci běžet obecně promlčecí lhůta ode dne, kdy se zaměstnanec o škodě dozvěděl.

Mikuláš Hubicsák,
manager pro kolektivní vyjednávání
JUDr. Petr Večeř,
vedoucí ESO OSŽ – ústředí

NÁZORY

Jak řešit přeplněné vlaky? No přece rušením čehokoliv dle libosti

Patřím mezi ty, kteří trvají na tom, že ve státní správě, tedy i ministři, mají být v prvé řadě odborníci ve své profesi, s dlouholetou praxí v oboru. A očekával bych to i u politiků, našich zastupitelů. Těžko totiž o něčem rozhodovat, těžko o něčem mluvit, když v tom nejsem „kovaný“. Takže např. ministr dopravy by měl být odborníkem v dopravě, měl by mít v ní dlouholetou praxi na různých místech. Obdobně třeba ministr zdravotnictví by měl rozumět medicíně obecně, ale mít také dlouholetou praxi jako lékař. A být i kapacitou na poli vědeckém, no to už by byla krása. U takových ministrů lze pak předpokládat, že jejich rozhodování bude odpovědné, se znalostí věci, a tak i koncepce resortu bude mít hlavu i patu. Na ty právní, manažerské a ekonomické věci jsou odborní náměstci. Příslušnost k nějaké straně není důležitá. Protože, co nám je platný politik, který hájí ideologie a je teoretik, když ta odbornost a praxe schází. Ale toto by mělo platit i u poslanců v parlamentu a senátu, stejně jako u zastupitelů na úrovni měst a obcí. Vypadá to jako nějaká sci–fi, ale dle mého názoru je to nezbytnost a praxe ukazuje, že je to nanejvýš potřebné. No a samozřejmě k tomu ještě je důležité, jak tito funkcionáři znají život svých občanů, jak se mezi nimi pohybují a vůbec nejlepší by bylo, kdyby aspoň občas museli žít jako oni. Jen tak totiž mohou lépe porozumět, co lidi pálí, jak se lidem žije, co potřebují a hlavně by z vlastního života měli stejné zkušenosti. Pokud by to takto fungovalo, bylo by to krásné a nemuseli bychom se divit různým nápadům a vyjádřením a ještě bychom ušetřili. Toto vše mne napadá, když v posledních letech vidím a slyším, co se děje.

Zhruba před měsícem tiskem proběhla zprávička, že poslankyně Langšádlová z TOP 09 na základě připomínek občanů požaduje po ČD zrušení 1. třídy v regionálních osobních vlacích. A to prý proto, že ve špičkách jsou vlaky ve druhé třídě přeplněny a jednička je prázdná. A k tomu se přidal i ministr dopravy Tok, že i on toto požaduje, a že 1. třída by v těchto vlacích být neměla. Je vidět, že dotyční těmito vlaky nejezdí, provoz neznají a tvrzení si ani neověřují. A že by se zajímali třeba o nějakou koncepci taktové dopravy, to z toho také moc nevyplývá. A možná by také stálo za to popřemýšlet, jaká že by ta železniční doprava měla být, tedy i na té regionální úrovni, a jaké by měla mít parametry. Bohužel se přebírají neověřené názory. A obávám se, že zkušenosti z okna osobního, často služebního auta, k tomu nepostačují.

Ale popořadě. Pokud by dotyční jezdili železnicí a právě tou regionální, zejména ve středních Čechách a Praze (o které se jednalo) ve špičkách, věděli by, že je přeplněná nejen 2. třída, ale plně bývá obsazená i ta první, která je nějak trnem v oku. Pokud by navíc znali např. jednotky CityElefant, které tu nejvíc s první třídou jezdí (fuj, proč nemáme český název, to se za český jazyk tak někdo stydí?), věděli by, že počet míst ve druhé třídě je 287 a v první pouze 23. Takže jejím zrušením by se určitě výrazně zvýšila kapacita vlaku, jestli se nepletu, že?

Doprovodným efektem takového rušení by však bylo to, že z vlaků budou vyhnáni cestující, kteří jsou si ochotni připlatit za lepší a pohodlnější dopravu (i když zrovna současné pojetí 1. třídy toho tak moc neposkytuje). Čili menší tržby, méně cestujících, více zaplněné silnice. Opravdu promyšlená dopravní politika.

Ale podívejme se i na jiná regionální vozidla, kde je první třída (bohužel je jich velmi málo). Např. RegioPanter. V této jednotce je dokonce celých 9 míst 1. třídy (bohužel je to příliš nadnesené označení vzhledem k pojetí a vybavení) z cca 150 nebo 250 míst v celém vlaku. No a pak máme ještě jakousi 1. třídu v motorových vozech řady 844, kde je také celých (!) 9 míst 1. třídy ze 120.

V čem je tedy problém? Pouze v nedostatečné kapacitě vlaků a železnice obecně. Prostě lidé najednou chtějí jezdit vlakem (což se nějak při mánii co nejvíc rušit železnici nepředpokládalo) a nebudeme si namlouvat, že se to mnohým příliš nelíbí a brzdí to jejich elán v mohutné výstavbě dálnic, silnic a obchvatů. Prostě investovat do železnice je pro mnohé fuj, zejména do té místní.

Šťastná nejsou ani řešení dopravy pomocí nedělitelných jednotek, nelze jejich kapacitu operativně měnit, takže ve špičkách přeplněné, v sedlech nevyužité. Ani spřažení dvou jednotek to už třeba v okolí Prahy neřeší. Prostě nám zde něco schází. Buď delší a kapacitnější vlaky, jejich spojování, ale také potřeba se pokorně vrátit i k soupravám s vagony a lokomotivou a pro sedla mít motorové vozy s přívěsy. Dále kratší intervaly. A tyto věci by měly být předmětem zájmu jak poslanců, tak ministra dopravy, namísto snižování komfortu. A naopak by měli být rádi, že existují lidé, kteří si chtějí platit lepší jízdu a za své peníze také chtějí kvalitu. A tak národnímu dopravci zajistí vyšší tržby a větší efektivitu veřejné dopravy. Čili cesta musí být opačná. Ne rušit, ale rozvíjet. Buďme rádi, že se počet cestujících ve vlacích zvyšuje a měli bychom jim snést za to modré z nebe.

Bohužel, dopravní politika rozvoji železnice stále nepřeje. A děje se v podstatě to, že kapacita neroste. Nejen, že potřebujeme nová vozidla, je potřeba krátit intervaly, zkapacitnit tratě, mít výhybny, předjízdné koleje. Při rekonstrukcích se ale naopak snižuje kapacita tratí trháním tzv. zbytných kolejí ve stanicích, tratě se nezvícekolejňují, nepodporuje se (a nakonec po takových zásazích se tam ani nevejde) nákladní doprava (pak třeba v Praze máme přecpanou silniční síť a lidem se vykládá, že si na to mají zvykat – tedy vlastně i na poškozování svého zdraví). Čili řešením je v prvé řadě modernizace a novostavba tratí. Co si ale třeba myslet např. o přestavbě kladenské tratě, kde zásluhou zástupců Prahy 6 by došlo k naprosté degradaci tratě snížením její kapacity rušením předjízdných kolejí, stanic – např. v Dejvicích, likvidací možnosti nakládky a vykládky, a tak by se znemožnilo dostat nákladní a zásobovací dopravu z ulic na koleje? Než tedy přispět k tomu, aby se lidem ve městě ulehčil život, budou se zbytečně budovat tunely, snižovat kapacita, a to vše za mnoho miliard. Tomu se říká ekonomika a dopravní politika. Ale my nejen zde potřebujeme kapacitní trať, kde bude možné protáhnout potřebné množství vlaků, jak rychlých, tak pomalých, které se nebudou navzájem blokovat. Čili to by pro TOP 09 mělo být poučné a rozhodující, stejně jako pro ANO v roli ministerstva dopravy. A vůbec se poučit, jak vytvářet dopravu pro lidi.

A co tedy na závěr? Přejme si znalé a šikovné ministry a politiky.

Ing. Antonín Minařík

Když dva dělají totéž, aneb nekupte to za tu cenu!

České dráhy (ČD) před několika lety zavedly (zkušebně) v několika vlacích občerstvovací službu MINIBAR (aneb „slečna s dvoukolákem“ – výrazná menšina pánů s dvoukolákem promine). Nabídka „dvoukoláku“ je omezená, inzerována v malém, vkusně upraveném letáčku, za ceny, jimž nelze odolat. Jediným nedostatkem je absence údaje o množství teplého nápoje, což by se mohlo nelíbit obchodní inspekci. Dvoudecový kelímek s kávoucappuccino (vlastní měření) – výběr z několika druhů – za pouhou desetikačku, rovněž cena plastové půllitrovky s vodou (pravda, od kohoutkové se neliší, $H_2O = H_2O$ na celém světě) za „pouhých“ 12 korun českých. Služba se postupně rozšiřuje na další vlaky, protože má úspěch.

Podobné občerstvení ve vlacích, v nichž je zařazen restaurační (jídelní) vůz WR (nebo jeho polovička) nabízí vozík JLV, a. s., nebo franšízista. Kdo je vlastně provozovatelem, se cestující dozví až z účtenky EET – s tím autoři nepočítali. Jenže na rozdíl od mírných cen MINIBARU jsou ceny téhož produktu „vzorné“ (odvozeno od převráceného sloganu „obsluha vzorná, ceny mírné“). Podle nabídkového lístku jsou ceny téhož násobně vyšší než u MINIBARU, a to i v tzv. Happy Hour (šťastné hodince), převedeno do srozumitelné češtiny „po dobu jízdy na výsostném území České republiky“. V zahraničí, Slovenskem počínaje – přestože kupní síla našich východních sousedů je, ač má jeuro – srovnatelná s kupní sílou v Česku… si ještě hezky připlatíte. Prostě pozoruhodný systém dvojích cen – v tuzemsku a zahraničí.

Za „šťastnou“ kávu (cappuccino) zaplatíte pouhých 39 korun (kolik té kávy je, se lze jen domnívat, pozoruhodná je měrná jednotka Instantní kávy = KONVIČKA, což je věcí individuálního posouzení) – třídecka „šťastné“ H_2O vás přijde na neuvěřitelných 27 korun. „Nešťastná“, neboli zahraniční cena kávy cappuccino činí pouhých 60 korun (šestinásobek téhož v MINIBARU ČD), za vodu cestující vyplázne 38 korun. U ČD stojí jedno deci balené vody 2,40 Kč, „šťastné“ decko je za 9 korun.

Pozoruhodné jsou cenové rozdíly i u téhož piva. MINIBAR nabízí plechovkový Budvar 0,5 l za 23 Kč, „šťastný“ Budvar (láhev – točené ???) je za 46 Kč – tolik neplatím ani v „kamenné hospodě“, nešťastný Budvar v zahraničí je za 72 Kč. Půllitrovka Pilsneru stojí v MINIBARU 32 Kč, třídecka „šťastného“ je za 34 Kč, nešťastný je za 72 Kč. Ti, co pokračují vlastním autem, si mohou dopřát nealkoholický BIRELL, v MINIBARU 0,5 l za 23 Kč, „šťastný“ stojí 35 Kč, nešťastný 48 Kč.

Podle Bible prý dokázal Ježíš Kristus zázrak – měnit vodu ve víno. Nabídkový list WR vozu nabízí zázraky ekonomické. Teoreticky lze z drahé vody jako vstupní suroviny nezatížené spotřební daní, vyrobit produkt zatížený spotřební daní, který je po zahrnutí všech výrobních nákladů v konečném důsledku levnější než ta voda, s níž se začalo pracovat …

Nevěříte – já jsem tomu taky nevěřil. V nabídkovém listu je totiž nabízeno pivo Gambrinus – 0,5 litru za „šťastných“ pouhých 35 korun, čili jedno deci za 7 korun, mimo tuzemsko činí cena 72 Kč. Čili – pokud bychom použili k výrobě piva vodu s cenou jedno deci za 9 korun bez spotřební daně, tak výsledný produkt zahrnující kromě DPH i daň spotřební bude o 2 koruny levnější než ta původní voda. No to je přece ekonomický zázrak hodný Nobelovy ceny za ekonomiku…

Pro „ilustraci“ doplním, že při ceně jednoho kubíku (tisíc litrů) pitné vody 100 korun přijde jedno deci na jeden haléř… No nekupte to za tu cenu…, tím spíše, když se v „jedničce“ téhož vlaku nabízí půllitrovka balené vody zdarma.

Miroslav Zikmund

A ruší se a ruší...

SŽDC má patrně radši prázdné budovy, neboť jak jinak si vysvětlit, že byla zrušena i nádražní hospoda v Březnici (ještě v červnu při mé poslední návštěvě zde byla v provozu), další nádražka padla i ve Strakonicích. Hostinská v Blatné v hostinci proti žst. Blatná mi řekla: **„Slyšela jsem, že ve Strakonicích mají demolovat i část budovy nádraží, právě tam, co byla restaurace.“** Na snímku je vestibul žst. Březnice – v těchto místech byl nejprve obchod a pak i bufet, nyní je vše prázdné, SŽDC se patrně řídí heslem, čím méně nájemníků, tím méně starostí, pak se ptám, za koho tito úředníci vlastně kopou?!

Martin Kubík

Z Chornice do Velkých Opatovic vlakem jen v neděli

To, co se za minulého vedení krajského úřadu Pardubického kraje podařilo obnovit, nové vedení po roce úřadování rozhodlo opět zrušit pro nízkou vytíženost. A tak byly na trati Chornice – Velké Opatovice od 10. 12. 2017 zrušeny dva páry osobních vlaků v pracovních dnech, které byly zavedeny teprve v loňském roce. Úplný konec osobní dopravy to však neznamená. Nově byl zaveden jeden pár osobních vlaků v neděli večer. Přípoje jsou tentokrát z obou stran, vlak do Velkých Opatovic je veden už z Moravské Třebové, odpadl tedy jeden zbytečný přestup, a ve směru do České Třebové je vlak veden dokonce bez přestupu a některé zastávky projíždí. Cestovní rychlost na lokálkách kolem Chornice však stále zůstává nízká. 52 kilometrů z Velkých Opatovic do České Třebové vlak jede bez minuty hodinu a půl.

Martin Kalousek

Pořídit snímek osobního vlaku na trati Chornice – Velké Opatovice bude nově možné jen v neděli večer, až bude ve dne déle světlo.

Ohlas na článek „Výpravčí jsou ve stanicích nezastupitelní“ (Obzor č. 21)

Jednoznačně prohlašuji, že pan Horolský má svatou pravdu. Ti, kteří odpovídají právě za to stálé a rostoucí rušení výpravčích ve stanicích naší dráhy, by se měli zamyslet. Je to opravdu v zájmu bezpečnosti na dráze- hlavně proto, že výpravčí ve svých funkcích jsou schopni rychle vyřešit problémy v drážní dopravě. Jinak jde všechno zdlouhavým způsobem. Nechápu, že zodpovědný činitel, ať už u ČD, nebo u SŽDC, to nepochopí. Nejrozumnější způsob je nechat výpravčí ve svých funkcích. Jsou opravdu nezastupitelní a ten, kdo to nepochopí, je u mne člověk, který nepatří na zodpovědné místo, kde rozhoduje o tom, co je každému rozumnému člověku na dráze, ale i cestujícím, úplně jasné jako facka. Řídící pracovníci by měli povinně číst náš Obzor, aby pochopili, kde dělají chyby, které znevažují naši dráhu v očích cestujících.

Jiří Krejčí

Příspěvky otištěné v této rubrice se nemusejí shodovat s názorem vydavatele.