



Z jednání vrcholných orgánů OSŽ

■ Představenstvo OSŽ

## Novela zákoníku práce pozitivně ovlivní kolektivní vyjednávání

Pravidelné jednání **Představenstva OSŽ** se uskutečnilo 6. srpna 2024 v Praze. Místopředseda OSŽ Radek Nekola, který je zároveň členem řídicího týmu poradní skupiny pro opravárenství Železniční sekce ETF, přiblížil detaily plánovaného setkání na 8. října se zástupci německých a rakouských železničních odborů v domě Bohemika v Praze. Ing. Ondřej Šmehlík podrobněji informoval o připravovaném mezinárodním kongresu železničářů radioamatérů FIRAC. S novinkami u Českých drah seznámil přítomné předseda PV OSŽ při ČD Štěpán Lev. Na jednání dozorčí rady byla schválena veřejná zakázka na pořízení opakovačů 5G signálu a laserová úprava oken. Tajemník PV OSŽ při ČD Antonín Leitgeb sdělil několik informací ze setkání vedoucího oddělení SPO OSŽ-ústředí JUDr. Petrem Večeřem se zaměstnanci v Jihomoravském kraji, kterých se dotýká rozvázání pracovního poměru či změna pracovní pozice k novému grafikonu v prosinci tohoto roku. Tajemnice PV OSŽ při ČD Věra Nečasová informovala, že došlo ke změně na pozici generálního ředitele dceřiné společnosti DPOV. Od 1. srpna byl jmenován JUDr. Tomáš Honomichl. Předseda PV OSŽ ČD Cargo Radek Nekola sdělil přítomným, že bylo otevřeno kolektivní vyjednávání a úprava kolektivní smlouvy u společnosti METTRANS, které je po dlouhodobém snažení velký krok dobrým směrem. Za PV OSŽ Správy železnic vystoupil předseda Petr Štěpánek s informacemi o jednání odborových centrál z 22. července se zaměstnavatelem. Hlavním bodem jednání bylo sjednání 2. změny PKS SŽ na rok 2024



a také agenda spojená s FKSP. Dobrou zprávou pro zaměstnance Správy železnic je, že došlo k uvolnění druhé části ve výši 400 Kč na organizační jednotky k čerpání FKSP na kulturní a sportovní akce. Předsedkyně NeRV OSŽ Bc. Renata Dousková informovala o jednání na Dopravním zdravotnictví, kde v dodatku PKS na rok 2024 byl nově začleněn příspěvek zaměstnavatele na dětskou letní rekreaci v částce 1 500 Kč. Další informace se týkala rozšiřující spolupráce se SON ČR včetně publikování článků v Nedrážním magazínu Obzor. Barunka Balážová, předsedkyně revizní komise, krátce informovala o kontrole z 31. července ZO OSŽ Střezimíř, jež proběhla v pořádku. Závěrem jednání se předseda

OSŽ Martin Malý vyjádřil ke schválení novely zákoníku práce, kdy část nabyla platnosti od 1. srpna a zbytek od 1. ledna 2025. Změna by se měla pozitivně projevit už v kolektivním vyjednávání na rok 2025, neboť nově zavádí pravidla, která by měla napomoci zabránit blokování možnosti dohody v kolektivním vyjednávání ze strany minoritních odborových organizací. **-RED-**

**Foto: Daniela Houdková**  
(Podrobnosti na [www.osz.org](http://www.osz.org))

## Pod okny OSŽ teče říčka Rokytka

Říčka Rokytka protéká přímo pod okny sídla OSŽ, je tedy známa všem, kteří zde pracují, nebo kteří sem zavítají. Pojdme se alespoň v krátkosti seznámit s některými jejími zajímavostmi, které zahrnují i oblast železnice.

Rokytka protéká celým územím městské části Praha 9 od východu k západu. Jak stojí na informačních tabulích podél jejího toku, její prameny se nacházejí v říčanském lese u obcí Tehov a Tehovec. Po několika stech metrech se oba prameny spojují a stávají se říčkou, která se zhruba po 36 kilometrech vlévá do Vltavy v blízkosti libeňského přístavu. Její koryto bylo v letech 1905–1910 zregulováno od Hloubětína až do Libně. Před zregulováním byla Rokytka divokou říčkou, která se občas rozlévala do širokého okolí, tvořila močály a občas se prodrala jinudy, než původně tekla. Poté, co se tok říčky Rokytky dostane od Řičan ku Praze, kde napájí mimo jiné také Počernický a Kyjský rybník, obtéká romantickými meandry Hrdlořežský kopec a „zadem“ se u libeňského nádraží stáčí ke čtvrti Vysočany, kde v místech dnešní Freyovy ulice tam, kde dnes stojí mrakodrap Eliška (pátá nejvyšší stavba v Praze), býval dříve přívod. O nějakých pět set metrů dál po proudu teče Rokytka pod okny dnešního sídla OSŽ v ulici Na Břehu. V těchto místech byl až do regulace Rokytky brod a říčka se zde rozlévala do šíře. Dnes je Rokytka spoutaná regulací prakticky do přímky. Rozvodnit se však dokáže, naposledy tomu bylo 1. června v roce 2013, kdy Rokytka



Pod mostem v Sokolovské ulici v Praze protéká Rokytka k sídlu OSŽ

v některých místech připomínala dravou horskou řeku.

U sídla OSŽ se na chvíli zastavme. Původní hotel Bohemika, kde dnes OSŽ sídlí, zakoupilo OSŽ od tehdejšího majitele v roce 1992. Nějakou dobu ještě sloužil jako hotel, nicméně v roce 2007 byly nájemní smlouvy ukončeny a hotel byl přestavěn do současné podoby. Za těch více než třicet let, co je hotel v majetku OSŽ, se i v okolí hodně změnilo – zejména přibýly nové stavby v místech někdejší pražské periferie. Jen říčka Rokytka teče svým regulovaným korytem dále bez velkých změn. Od sídla OSŽ pokračuje dále ke čtvrti Podviní, která má jméno podle bývalého Podvinného mlýna. Dnes se z původního mlýna zachoval již jen název ulice Podvinný mlýn. Mlýn samotný shořel v roce 2001 a zachovala se z něj pouze stavidla a části náhonu. Mimochodem – tento mlýn nebyl na Rokytce jediný, celkem bylo možno na jejím

(Pokračování na str. 2)

Daniela Houdková

### NA AKTUÁLNÍ TÉMA

## Jihomoravský kraj – rušení pokladen a vlakového personálu

JUDr. Petr Večeř:

**„Nepodepisujte pracovní právní dokumenty bez předchozí konzultace s předsedou nebo funkcionářem své základní organizace OSŽ!“**

O rozhodnutí zastupitelů Jihomoravského kraje provozovat vlaky bez vlakových čet a zrušení většiny pokladen jsme vás již několikrát informovali. Téma je stále aktuální a skoro tři sta zaměstnanců je pořád v nejistotě, jak to s nimi od nového grafikonu bude vypadat. Zástupci OSŽ v Jihomoravském kraji v čele s předsedou ZO OSŽ zst. Břeclav, členem PV OSŽ při ČD, a.s., a zároveň členem Ústředí OSŽ Karlem Tomečkem nechtějí nic ponechat náhodě a uspořádali setkání s vedoucím sociálně-právního oddělení OSŽ-ústředí JUDr. Petrem Večeřem, který 22. července zamířil v dopoledních hodinách do ZO OSŽ Brno, hl. n. a odpoledne do ZO OSŽ zst. Břeclav, aby se setkal se zaměstnanci, kterých se tato situace týká, podrobně je informoval o právních postupech při rozvazování pracovního poměru a odpovídal na dotazy přítomných zaměstnanců.

Úvodem setkání Antonín Leitgeb, tajemník PV OSŽ při ČD, a.s., připomněl nepříjemnou situaci v Jihomoravském kraji a některé kroky, které již České dráhy, a.s., například přesunem výkonů učinily.

Během měsíce září České dráhy, a.s., představí **ORGANIZAČNÍ ZMĚNY**, podle kterých budou nadále postupovat. Je tedy potřeba, aby zaměstnanci

(Pokračování na str. 2)



## Státní úřad inspekce práce letos zrealizoval přes 10 tisíc kontrol a uložil pokuty v celkové výši téměř 254 milionů korun

Za první pololetí letošního roku uskutečnily orgány inspekce práce u zaměstnavatelů celkem 10 006 kontrol. Z tohoto počtu se 4 304 kontrol zaměřilo na dodržování bezpečnosti práce na pracovištích a bezpečný provoz vyhrazených technických zařízení, na odhalování nelegálního zaměstnávání směřovalo 3 486 kontrol, 1 833 kontrol se věnovalo dodržování pracovních vztahů a podmínek a na oblast zaměstnanosti bylo zaměřeno 383 kontrol. Porušení právních předpisů bylo oblastními inspektoráty práce zjištěno u více než 50 procent ze všech dokončených kontrol.

Celkem bylo u zaměstnavatelů při kontrolách zjištěno 16 041 nedostatků, přičemž 9 675 z nich bylo zjištěno v oblasti bezpečnosti práce a vyhrazených technických zařízení, 3 504 nedostatků bylo zjištěno při kontrolách v oblasti pracovních vztahů a podmínek, 2 862 porušení v oblasti zákona o zaměstnanosti. Nejčastěji se zaměstnavatelé dopouštěli porušení právních předpisů v oblasti vyhledávání a řízení rizik spojených s možným ohrožením života a zdraví zaměstnanců. Při kontrolách dodržování pracovních předpisů oblastní inspektoráty práce nejčastěji zjišťovaly u zaměstnavatelů porušování povinností v oblasti odměňování, při sjednávání a ukončování pracovního poměru a při dodržování pracovní doby zaměstnanců.

Za prvních 6 měsíců roku 2024 přijaly orgány inspekce práce celkem 3 345 podnětů ke kontrole. Z tohoto počtu 1 766 podnětů upozorňovalo na možné porušování právních předpisů v oblasti pracovních vztahů a podmínek, v 984 případech upozorňovali podatelé na nelegální práci.

Zdroj: Státní úřad inspekce práce  
(Celý článek najdete na [www.odborny.info](http://www.odborny.info))

## Pod okny OSŽ teče říčka Rokytka

(Dokončení ze str. 1)

36 km dlouhém toku napočítat mlýnů čtrnáct! Převážná většina jich však již nestojí, nebo jsou přestavěny.

Jen pár desítek metrů za Podvinným mlýnem se nachází torzo železničního mostu, po němž až do roku 1984 jezdily vlaky mezi bývalou stanicí Praha-Těšnov, resp. Rohanský ostrov, a stanicí Praha-Vysočany. Osobní doprava do Prahy-Těšnova byla zastavena již v roce 1972. Tento dnes již zbouraný most je jedním z celkem pěti viaduktů, pod nimiž říčka Rokytka na své cestě přes Prahu 9 protéká. Kromě železničních mostů je zde také šest bezejmen-

ných silničních mostů a mnoho můstků pro pěší.

Závěrem i jedna zajímavá socha stojící před sídlem OSŽ v parku před mostem přes Rokytku. Je to třímetrová bronzová socha Vincenta Makovského „Průmysl“ z roku 1938. Proslulý sochař touto decentní, až renesančně cudnou postavou oslavil dělníky ve vysočanských a libeňských továrnách. Na domě na nároží ulic Na Břehu a Sokolovská bývaly vzdálené viditelné hodiny odměňující vysočanským čas. V současné době je nahradily hodiny na nové budově vysočanské radnice.

Text a foto: Miroslav Čáslavský



Romantický splav v blízkosti bývalého Podvinného mlýna



Regulované koryto říčky Rokytky je nutně pravidelně čistit

## POLEMIKA

<https://www.osz.org/index.php/postrehy-ctenaru/7345-nestalo-by-se-obzor-11>

Pan Zikmund uvádí v článku naprostou nepravdu. V žst. Čisovice (DOZ Vrané) v době ujetí motorové jednotky Regionova nebyl obsazen mimořádně výpravčí, navíc se na trati Vrané-Dobříš nekonala žádná výluka a manipulační vlak z výchozí žst. Dobříš v žst. Čisovice nekřížoval, ale zcela logicky předjížděl inkriminovanou odstavěnou soupravu. Pan Zikmund by za léta, co dělal na železnici v různých funkcích, neměl základní pojmy zaměňovat. Právě to, že na trati s mimořádnými sklonovými poměry byl v žst. Čisovice zrušen výpravčí a nahrazen DOZ z Vraného nad Vltavou, přispělo k ujetí motorové jednotky. Takto z článku vyplývá, že je zcela jedno, zda ta žst. ještě obsazena je nebo není, což není pravda. V tom smyslu jsem se vyjádřil v papírovém Obzoru k MU i já. Takto čtenář dojde k mylnému názoru, že jsem se mýlil já, nikoli pan Zikmund.

(Má zpráva je ověřena ze třech svých zdrojů)

Martin Kubík

Daniela Houdková

## NA AKTUÁLNÍ TÉMA

# Jihomoravský kraj – rušení pokladen a vlakového personálu

JUDr. Petr Večeř:

**„Nepodepisujte pracovní právní dokumenty bez předchozí konzultace s předsedou nebo funkcionářem své základní organizace OSŽ!“**

(Dokončení ze str. 1)

kterých se to týká byli připraveni, jak se k těmto změnám postaví.

JUDr. Petr Večeř apeluje na zaměstnance: „Nepodepisujte pracovní právní dokumenty bez předchozí konzultace s předsedou nebo funkcionářem své základní organizace OSŽ!“ Ideální je, kdyby zástupce OSŽ byl přímo u jednání zaměstnance a zaměstnavatele. Pokud tomu tak nemůže být, určitě je důležité si vzít čas na rozmyšlenou a nepodepisovat nic na místě.

České dráhy, a.s., (zaměstnavatel), při skončení pracovního poměru se zaměstnancem musí vycházet ze zákoníku práce a také z kolektivní smlouvy, kde podmínky vyjednali zástupci odborových centrál se zaměstnavatelem. Ukončení pracovního poměru dohodou podle § 49 zákoníku práce má určitou výhodu pro zaměstnance, kteří mají odpracováno více jak pět let. Skončení pracovního poměru dohodou pro nadbytečnost dle § 52 písm. c) zákoníku práce je spojeno s odstúpným, vychází

rovněž ze zákoníku práce a odpovídá i uzavřené kolektivní smlouvě.

Od 1. ledna 2024 bylo zrušeno odsunutí vyplácení podpory na úřadu práce. Podpora v nezaměstnanosti je vyplácena od prvního dne zaevidování. Evidovat se na úřadu práce může uchazeč o zaměstnání (bývalý zaměstnanec) do tří pracovních dnů. Podpora se pobírá do 50 let věku nezaměstnaného po dobu 5 měsíců, nad 50 let – 8 měsíců a nad 55 let – 11 měsíců.

Cílem ZO OSŽ v Brně a v Břeclavi bylo podat pomocnou ruku pokladním, průvodčím, vlakvedoucím a dalším zaměstnancům, kteří jsou touto skutečností dotčeni, aby se co nejlépe mohli rozhodnout při podpisu při skončení pracovního poměru, nebo přejít na jinou pracovní pozici.

Závěrem setkání Karel Tomeček Petru Večeřovi poděkoval za účast a podporu členům OSŽ, kterou je možné využít i prostřednictvím konzultace na telefonních číslech 972 241 961 a 737 275 068 nebo na e-mailu [petr.vecer@osz.org](mailto:petr.vecer@osz.org). Petr Večeř ubezpečil přítomné, že SPO

OSŽ-ústředí je nadále připraveno být jim, při jejich rozhodování, nápomocno prostřednictvím právního poradenství.

## PŘEDSTAVUJEME • OSOBNOSTI • TVÁŘE OSŽ

# Šumavské parní léto s FISAIC

Již tradičně v letních měsících pořádají České dráhy akci Šumavské léto s párou, při které provozují nostalgické vlaky v překrásné šumavské přírodě okolo Volara, ale i v jiných oblastech jižních Čech.

Jízda dne 7. 7. 2024 byla ale trochu jiná. Slavnostnější. Hned při příchodu na volarské nádraží nebylo možné přeslechnout zpěv a zvuk tří akordeonových muzikantů Českého zemského svazu FISAIC – Mezinárodní federace pro kulturu a volný čas železničářů. Ti sem zavítali mimo plán akcí, aby podpořili svým uměním Českou pohádkovou akademii reprezentovanou jejím kancléřem (Marcel Goetz), jeho manželkou Lenkou, vicekancléřem a ministrem pro hudbu (František Tylšar) a ministryní pro Múzy (Lucia Štefanová-Šafranková), ale zejména naším národním dopravcem – České dráhy... A samozřejmě také, aby zahráli našim cestujícím, které ve velké míře tvořily rodiny s dětmi.

Kapela hrála nejen ve stanici, ale i po celý den za jízdy vlaků. Sešla se v mezinárodním složení: Liboslav Kučera (umělecký vedoucí z Prachova), František Tylšar (Veselí nad Lužnicí) a Pavel Koren s manželkou, kteří přijeli až z dalekého Izraele.

I přes deštivé počasí panovala skvělá atmosféra a my věříme, že se v parním vlaku na Šumavě sejdem i za rok.

=FJB=

Foto: Archiv České pohádkové akademie.



Hrálo se ve vlaku i ve stanicích a v tradičních tričkách FISAIC



Zleva: Marcel Goetz, Lucia Štefanová-Šafranková, Pavel Koren, Liboslav Kučera, Bathia Koren a František Tylšar

## Tristní zážitky s cestováním po Libereckém kraji

Nedávno jsem udělal výlet do Libereckého kraje a využil jednodenní turistické jízdenky Euro-Nisa-Ticket+, která je v nabídce již 20 let a v Libereckém kraji na ní lze cestovat v dopravě zapojených v tamním integrovaném dopravním systému Idol, jehož územní platnost je od začátku letošních letních prázdnin rozšířena. Zakoupil jsem ji v osobní pokladně Českých drah ve stanici nacházející se mimo tento kraj v papírové jednodenní verzi pro jednu osobu (+tři děti) za 350 Kč. S cestováním jsem tu nebyl příliš spokojen. Jednak při cestě autobusem náhradní dopravy za vlak z Liberce do Frydlantského výběžku, kde je nyní dlouhodobá výluka, zde nebyl v provozu žádný informační systém akustický ani

vizuální. Když už se Karosa s radostí prodala a v jejím bývalém závodě se dnes vyrábí prý lepší a modernější autobusy, tak tohle by v nich mělo být standardem i na náhradních spojích za vlaky. Že jsou řidiči autobusů bezdůvodně nepřijemní nejen zde, na to jsem si už zvykl při nákupu jízdenky u nich, ale aby mi při nástupu do linkového autobusu při předložení zmiňované jízdenky řidič řekl, že neví, co je to za jízdenku a že musím mít QR kód, to je vrchol! A na odpověď, že jsou dva druhy této jízdenky a že verze zakoupená u Českých drah je v autobuse neplatná, že tam ji potřebuju mít nahranou v nějaký Idolce nejsem zvědav. Nikde jsem se o tomto nesmyslu nedočel a pokud je to pravda, tak taková tarifní nabídka je s prominutím na dvě věci. Ještě ke všemu na jejím prezentačním letáku (na facebooku) jsou zobrazeny dva autobusy Sor. Jasně je zde uvedeno, že platí v dopravě v Idol, čili i v papírové verzi zakoupené u Českých drah by mi měla být automaticky uznána i v tamním linkovém autobuse s červeným nápisem Idol na boční straně. Takže v Libereckém kraji doporučuji se autobusové dopravě vyhybat velkým obloukem, to už je lepší si sem zajet autem.

Jiná věc se mi stala v Trutnově, kde jsem si v autobuse MHD zintegrováním v dopravním systému Iredo, zažádal o tuto jízdenku a řidič s našpulenou pusou mi ji nebyl schopen prodat. Jestliže se tedy ve veřejné dopravě nemyslí na náhodné cestující a integrovanou jízdenku není možné mnohde obdržet v dopravním prostředku, byť je osobních pokladen všude minimum a s omezenou otevírací dobou, nebo je nutné jí mít nahranou v mobilním telefonu, jsou tyto tarifní nabídky naprosto k ničemu a nelze se divit, že lidé předsedají do aut.

Tomáš Martinek



Protože FISAIC jsou železničáři, vysvětluje strojevedoucí ČD Cargo Liboslav Kučera Pavlu Korenovi, jak funguje parní lokomotiva, na které kdysi začínal svoji kariéru

## Všimli jsme si

● NÁVRAT ZAPOMENUTÉHO RYCHLÍKU DO JESENÍKU – Každodenní přímé spojení rychlíkem mezi Prahou a Jeseníkem přes Hradec Králové, Letohrad a Hanušovice, které sloužilo cestujícím v různých obměnách až do roku 2006, se po letech zapomnění rozhodla připomenout a vrátit do povědomí cestujících společnost Východočeská dráha, která alespoň ve vybraných sobotách v letošní turistické sezoně zavedla zvláštní rychlík Východočeský rekreatant ve zkrácené trase Hradec Králové–Jeseník. Soupravu rychlíku složenou ze dvou rychlíkových vozů veze některá z lokomotiv společnosti Východočeská dráha řady 750, 749 nebo 751, které jsou ve slušivých retro nátěrech. Vlak je zatím provozován na komerční riziko, ale vzhledem k turistickému potenciálu má velkou šanci na to najít si své pravidelné cestující. Doufejme, že bude mít úspěch a že se sobota 7. 9. 2024, která je zatím posledním letošním termínem jízdy vlaku, nestane dnem, kdy rychlík Hradec Králové–Jeseník vyjel naposled.

Dne 20. 7. 2024 vezla rychlík Východočeský rekreatant lokomotiva 751 232-0, na snímku pořízeném v tratovém úseku mezi Žamberkem a Letohradem

Martin Kalousek



## ZE SVĚTA

### ● PLÁNOVÁNÍ NEJDELŠÍHO ŽELEZNIČNÍHO TUNELU V KRUŠNÝCH HORÁCH TĚMĚŘ DOKONČENO

(HEIDENAU) Za hodinu vlakem z Drážďan do Prahy – to by mělo být možné po stavbě nejdelšího železničního tunelu v Německu. Plán na jeho vybudování má být předložen Bundestagu v létě.

Plány na nejdelší železniční tunel Německa na nové trati Drážďany–Praha vstupují do cílové fáze. Deutsche Bahn (DB) obdržely od kraje poslední informace a požadavky na dokončení předběžného plánu 30 kilometrů dlouhého tunelu skrz Krušné hory. To oznámila v Heidenau DB. Dokumenty mají být předloženy Bundestagu v létě. Rozhodnutí o implementaci a financování by mělo padnout do konce volebního období. Stará trať v údolí Labe dosáhla limitů své kapacity. Varianta tunelu je nejlepším řešením pro životní prostředí jak technicky tak ekonomicky. Projekt nové výstavby je považován za mezinárodně významný projekt železniční dopravy.

Varianta počítá s výstavbou asi 30 kilometrů dlouhého tunelu mezi Heidenau na německé straně a Ústím nad Labem na české straně. Cestující se v budoucnu dostanou z Drážďan do české metropole za pouhou hodinu.

Trasa Drážďany–Praha je součástí evropského železničního koridoru z německých přístavů Severního a Baltského moře do jihovýchodní Evropy, do Istanbulu a Athén. „Píšeme zde kus evropské dopravní historie. Uvolníme tlak na údolí Labe a nabízíme rychlou cestu, jak dopravit zboží z přístavů Severního a Baltského moře do Černého moře nebo Středozemního moře a naopak,“ rekla Ingrid Felipe, členka představenstva pro plánování infrastruktury a projektů společnosti Deutsche Bahn.

Cestující si však budou muset počkat minimálně ještě další dvě desetiletí, než tunelem projede první vlak. Podle aktuálních předpovědí se očekává zahájení stavby kolem roku 2032 podle DB, a doba výstavby se odhaduje na zhruba na dalších 12 let.

Z Bahnblockstelle připravil šh

# Ukončení penzijního připojištění, nově doplňkového penzijního spoření

Ukončení doplňkového penzijního spoření je možné několika způsoby: **jednorázovou výplatou** (platí se 15% daň z výnosů a příspěvků zaměstnavatele) nebo **rentou nejmeně na 3 roky (kratší než 10 let** platí se 15% daň pouze z výnosů), **doživotní penzi, výsluhovou penzi** nebo **požítalostní penzi**, u účastnických fondů ještě **výplatou předdůchodu**. V případě přiznání invalidního důchodu 3. stupně a při spoření minimálně 3 roky lze požádat o výplatu **invalidní penze** (minimální doba výplaty 3 roky).

Při podpisu smlouvy (zahájení spoření) si každý mohl určit způsob, jakým rádně ukončí toto spoření na penzi, tzv. strategii spoření. Každá penzijní společnost nabízela několik různých strategií spoření, ze kterých si pojištěnci vybírali. V současné době se ukončení

penzijního spoření stalo pro mnoho zaměstnanců aktuálním. Pokud se ukončí penzijní spoření výplatou jednorázové platby, pak se z výnosů a příspěvků zaměstnavatele zaplatí vždy 15% daň z příjmu. Neplatí se při výplatě formou různých penzí (starobní, doživotní atd.), ale výběr musí trvat minimálně 10 let, výjimku má invalidní penze, u té stačí 36 měsíců, u starých smlouv ještě výsluhovou penzi nebo rentou delší než 3 roky.

Přestoupit od jedné penzijní společnosti k jiné penzijní společnosti je možné, ale podmínka je minimálně 60 měsíců před ukončením smlouvy, a navíc již nelze přejít k transformovanému fondu, ale do penzijní společnosti, která již nezaručuje výplatu 100% naspořených prostředků.

V případě, že smlouva byla uzavřena v počátcích existence penzijního spo-

ření a končí ke dni dosažení 50 let věku, pak se doporučuje z této smlouvy vybrat jen výsluhovou penzi (polovina naspořené částky) a smlouvu nechat dál pokračovat, až do odchodu do řádného nebo předčasného důchodu. Výhodou v tomto případě je, že se smlouva může kdykoli vypovědět bez rizika sankcí. Podobný postup se doporučuje i u smluv končících při dosažení 60 let a při hranici odchodu do důchodu vyšší než 60 let.

S účinností **od 1. 1. 2016** došlo v doplňkovém penzijním spoření k následujícím změnám:

➤ **změna podmínky pro vznik nároku na dávku** – vzniká dosažením věku 60 let při minimální době spoření 60 kalendářních měsíců,

➤ **osvobození od daně** – penze vyplácené po dobu 10 let a více jsou osvobozeny od daně z příjmů fyzických osob (platí i pro výnosy z penzijního připojištění).

S účinností **od 1. 1. 2017** se změnila limity pro osvobození od daně z příjmů:

➤ **účastník** si může odečíst od základu daně částku měsíčního příspěvku na doplňkové penzijní spoření či penzijní připojištění, která převyšuje 1 000 Kč. Maximálně je možné odečíst 24 000 Kč za kalendářní rok (úspora na daních až 3 600 Kč),

➤ **zaměstnavatel** si může ze základu daně odečíst až 50 000 Kč ročně za příspěvky na doplňkové penzijní spoření či penzijní připojištění za zaměstnance.

S účinností **od 1. 1. 2024** se změnila podmínky pro doplňkové penzijní spoření:

➤ smlouva se uzavírá na **nejméně 120 měsíců**,

➤ pro výběr tzv. bez sankcí je potřeba rozložit čerpání do **nejméně 120 měsíců**,

➤ odečíst si od základu daně nově lze až **48 000 Kč** ročně (dříve 24 000 Kč).

S účinností **od 1. 7. 2024** se mění výše státního příspěvku:

➤ výše státního příspěvku je sjednocena na **20%** spořené částky,

➤ spořit si nově budete muset **nejméně 500 Kč** (nyní 300 Kč),

➤ maximální státní příspěvek je **340 Kč** při úložce 1 700 Kč,

➤ občané pobírající starobní důchod nebudou již dostávat žádný státní příspěvek.

**Bc. Alena Šimáčková,**  
odborná referentka  
SPO OSŽ-ústředí  
**JUDr. Petr Večeř,**  
vedoucí SPO OSŽ-ústředí

## Důvod k zamyšlení

Náhodou jsem se před pár dny svezl novým elefantem, který nasadili na trať Praha–Benešov u Prahy. Krásný zvenku, zářil novotou v barvách Pražské integrované dopravy (PID). Uvnitř ale přišlo trochu zklamání. Sice bylo všechno samozřejmě čisté, barevně sladěné, ale... I když cesta byla jen velmi krátká, jedna zastávka, stačil jsem si všimnout, že odpadkové koše zůstaly na místech cestujícím vzdálenějších, ale tím i šetřící fyzickou námahu (kroky) úklidových čet. To je však prkotina ve srovnání s tím, že na zadním předstávku můžete cestovat sice s kočárkem jako u staršího typu, ale nikoli s kolem, aspoň piktogram na voze to nedovoluje. Co mě jako ale jako ces-

tujícího nejvíce zamrzelo, že na tomto předstávku úplně chybí toaleta. Jeli-kož také u starších typů elefantů se stávalo, že za fungující toaletou musel cestující projít přes půl vlaku, tak si určitě zákazník národního dopravce pomyslí, že to nebyl zrovna nejchytřejší nápad. Víím, že pokrok se nedá zastavit, ale jeden by si mohl podle zkušenosti z jiných druhů dopravy, že nový typ dopravního prostředku by měl být pro uživatele lepší a pohodlnější než zastaralé vozidlo. Potom, co před pár lety České dráhy inovovaly zcela zbytečně webové stránky tak, že jsou pro cestujícího horší než ty původní, tak asi přichází další zklamání z novoty.

**Petr Rádil**

## ČD vyhrály výběrové řízení...

...na provoz jednotek Moravia v Jiho-moravském kraji.

Na iDnes je informace, jak si organizátor dopravy IDS JMK představuje provoz „bez průvodčích“.

OSŽ zaujalo k tomuto záměru negativní postoje.

Také nad záměrem IDS JMK „bez“ nehýkám nadšením, nicméně osobní (regionální) vlaky „bez“ jsou realita běžná v západní Evropě v oblastech dopravních/tarifních svazů. Švýcarskem, zemi nejen železniční dopravě zaslíbené, počínaje. Nejen EJ, ale pamatuji desetivozový vlak tažený „švýcarskou bobinou“ sestavený z rekonstruovaných vozů typu Schlieren, s centrálním zavíráním a blokováním dveří. Z Os vlaků zmizeli „štiplístiči“ v první polovině devadesátých, i na tratích s obloukem. Je tam zrcadlo nebo kamerový systém a monitor. Nicméně s doprovodem jsou noční vlaky Pá/So + So/Ne, v nichž je nutný „noční“ příplatek.

Všechny stanice/zastávky (výjimkou je Saglias) jsou vybaveny jízdenkovým automatem, kde si může cestující zakoupit jízdenku odkudkoli kamkoli, včetně lodí, autobusů, lanovek. Platit lze elektronicky, mincemi, bankovkami, v zemi helvetského kříže nejen CHF, ale i EURO.

Pokud se situace během cca 5 let, kdy jsem ve Švýcarsku nebyl, nezměnila, tak jedinou tratí s průvodčím byla trasa Spiez–Brig, i proto, že tam byly automaty zrušeny...

Podobně TO funguje v Rakousku a Německu. Rakouský strojvedoucí „s kasičkou“ byl před lety nahrazen vozidlovým automatem stejným jako na nástupišti. V Německu se vrátil dopravci na trať z Plattlingu do Železné Rudy-Alzbětina, protože jízdenkové automaty DB z minulého tisíciletí byly

zrušeny. Prostě si na sebe nevydělaly a štiplístek je zjevně nákladově levnější.

Konec konců i mnohé vlaky dopravce ČD jsou doprovázeny pouze strojevedoucími „s kasičkou“. Např. osobáčky z Bezručovic do Radnice či do Sedčan. Podobně je to na Slovensku, tam je tratí „bez“ mnohem více.

Provoz automatů není samozřejmě zadarmo. Podle iDnes by těch automatů mělo být cca 300. Jenže automat chroustá elektřinu 24 hodin denně, nabízí se tedy otázka „vydělá si na sebe“?

Další otázkou je, co budou tyto automaty umět. V zásadě by měly dokázat prodat jízdenku odkudkoli kamkoli na síti české železnice, včetně všech slevových nabídek, tedy to, co umí UNIPOK nebo POP. Jiná věc je, jak si s tím poradí cestující. I pokladní někdy se systémem zápasí – a to jsou „osoby odborně způsobilé znající zálužnosti předpisu“.

Kladu si ovšem otázku – jaká bude možnost úhrady jízdného. Žádný zákon – práva a povinnosti mohou být uloženy pouze zákonem nebo v jeho mezích – neukládá občanovi povinnost vlastnit/používat platební kartu, chytrý telefon nebo chytré hodinky, jichž je také možno použít k úhradě jízdného. Tím spíše u dětí, které jsou sice plnohodnotným zákazníkem, leč jejich rozumné schopnosti jsou úměrné věku. Přípravní podmínky musí akceptovat existenci elektronicky „impotentních“ osob, s hotovými penězi. „Přípravní řád IDS JKM“ není zákonem nebo jeho prováděcí vyhláškou.

Jediné, co lze interně omezit, je velikost hodnoty bankovky úměrná k výši jízdného. Podobný systém funguje v Německu. Jde o to, aby automat měl dostatek hotovosti na vrácení, např. aby bankovka 500 € nebyla použita k nákupu za 25 €.

Co se stane, když automatu dojde návratková hotovost a ten „odmítne“ jízdenku vydat...? Onehdá jsem byl v pražské MHD svědkem marného počínání poctivého cestujícího, jemuž vozidlový automat odpíral prodej jízdenky, i když vystřídal několik platebních karet.

**Miroslav Zikmund**

Najdete na [www.osz.org](http://www.osz.org)

### Rubrika Postřehy čtenářů:

■ V tomto vydání Obzoru upozorňujeme na článek Ing. Antonína Minaříka, který se zamýšlí nad tím, **Kde vzít peníze.**

■ **Rubrika Cestujeme za poznáním i odpočinkem:**

■ Prázdniny, doba dovolených a především krásné letní – mnohdy však až příliš horké či mokré – dny pokračují, a tak se můžete vydat na výlety nejlépe (klimatizovanými) vlaky. Tentokrát najdete inspiraci v článku Jany Dreslerové **Proč cestovat švýcarskou dráhou?**

### Přehled základních rozdílů mezi oběma typy fondů v roce 2024

	Transformovaný fond	Účastnické fondy
likvidita – kdy lze vybrat	v 60 letech	už v 60 letech
likvidita – forma výběru	jednorázově, doživotní penze, renta na nejmeně 3 roky výsluhová penze	jednorázově, doživotní penze, renta na určitou dobu (min. 3 roky), předdůchod (min. 24 měsíců)
likvidita – polovinu lze vybrat po 15 letech spoření	ano	ne
likvidita v případě úmrtí	požítalost = celá částka	požítalost bez státních příspěvků
částečné odbytí	není možné	ano, u smluv pro děti po dosažení 18 let věku
investiční strategie	povinně konzervativní	konzervativní až dynamická
garance nezáporného zhodnocení	ano	ne
poplatky	0,8% + 10% z výnosu	1,0% + 15% z výnosu
předdůchod	Ne	ano, při splnění podmínek

Zdroj: webové stránky MPSV a příslušné zákony

**Chcete mít vždy aktuální informace z legislativy a praxe v oblasti nájemního bydlení? Nechejte si posílat Zpravodaj SON přímo do vaší schránky. Stačí, když zašlete váš e-mail na [info@son.cz](mailto:info@son.cz) nebo ho zaregistrujete na [www.son.cz](http://www.son.cz)**

**ZPRAVODAJ SON** Číslo 1-2024

**Newsletter Sdružení nájemníků České republiky**

### Novou předsedkyní SON je Lenka Veselá

**Předsedkyně Sdružení nájemníků ČR (SON) se stala advokátka Lenka Veselá, bývalá místopředsedkyně sdružení. Ve funkci nahradila Milana Tarabu, jenž byl v jeho čele dvě desetiletí a nyní je čestným předsedou.**

SON působí na celém území České republiky, poskytuje bezplatné právní a související odborné poradenství v oblasti bydlení. Je jedinou tuzemskou organizací, která zastupuje a hájí práva nájemců, užívatelů bytů a domů. „Mým cílem je navázat na dlouhodobou, záslužnou a profesionální práci Milana Tarabu, se kterým jsem řadu let úzce spolupracovala. Chtěla bych využít této příležitosti a vyjádřit Milánovi hlubokou úctu a poděkování za práci, kterou v čele Sdružení nájemníků ČR odvedl. Jeho neúnavná snaha a angažovanost výrazně posílily postavení a prestiž sdružení, rozhodně máme na co navázat.“ říká předsedkyně SON Lenka Veselá.

**Lenka Veselá, zkušební advokátka ve funkci předsedy SON nahradila Milana Tarabu.**

**FOTO ARCHIV VESELÉ**

**UVODNÍ SLOVO**

**Uplatňování práv nájemců bude prioritou i nadále**

**Míla Taraba, bývalý místopředseda SON, nahradí Lenka Veselá, advokátka a nová předsedkyně SON.**

**MILAN TARABA, Sdružení nájemníků ČR vítězí ve volbách za představenou.**

**FOTO ARCHIV SON**

## Letní tábory základních organizací OSŽ: Dobrodružství ve Faunově labyrintu u řeky Chrudimky

Tábor Chrudimka patří základní organizaci DKV Praha již od roku 1990 a nachází se ve východních Čechách nedaleko Trhové Kamenice. Díky své poloze nabízí skvělé možnosti pro pořádání dobrodružných her během letních táborů. Na Chrudimce probíhají dva běhy a ten první z nich byl inspirován Oskarovým filmem Faunův labyrint. První běh probíhal od 29. června do 13. července a během těch šestnácti dní děti hrály soutěže, řešily zapletlé úkoly, chodily na výlety do okolních lesů, absolvovaly noční stezku odvahy, snažily se najít ztracenou princeznu a osvobodit ji od zlého magického strážce labyrintu Fauna.

Celou dobu se o děti staral skvělý tým zkušených vedoucích v čele s Milanem Syblíkem a zázemí, dobré jídlo a funkčnost tábora měl na zodpovědnost provozní tým pod vedením předsedy ZO OSŽ DKV Praha Miloslava Mojžíše, který dohlížel na klidný průběh obou běhů.

Děti jezdí na tábor od 6 do 15 let a jsou rozděleny podle věku do oddílů, které má na starosti konkrétní vedoucí a u malých oddílů i praktikant. V oddílu je průměrně 12 až 16 dětí a jsou zpravidla smíšené až na nejmenší děti, které jsou rozděleny na holky a kluky, protože celý



oddíl bydlí společně se svým vedoucím ve velkém srubu. Mladší děti spí v chatkách, starší pak ve stanech s podsadou. Strava je zajištěna v podobě snídaně, přesnídávky, oběda, svačiny a večere. Na táboře je klidnější režim, takže je-li vaše dítě spáček, pak bych mu pobyt na Chrudimce určitě doporučila, neboť budíček v sedm ráno zde určitě neprobíhá.

Celotáborová hra byla ukončena táborovou poutí, kde byly nejlepší výsledky dětí oceněny zajímavými cenami v podobě nejrůznějších hraček, kde si vybrali všichni od nejmladších po nejstarší. Poté již během celého odpoledne děti soutěžily a získávaly tak táborové platidlo „kameňáky“, které obratem mohly utratit na pouti za hračky, tematická táborová trička a dobroty v podobě cukrové vaty, faunových masových ostatků alias párek v rohlíku, různých druhů cukrovin, čerstvě usmažených palačinek nebo v „Křemě plné šašků“ si vybrat ze široké nabídky ovocných pohárů.

Při získávání platidla „kameňáky“ si děti například vyzkoušely střelbu ze vzduchovky na Faunovy rohy, hod míčem do koše, vyšplhat na „princeznu věž“, házet tenisáky do dračí a žabí tlamy či přetahování lanem.

Bylo vidět, že malé i velké táborníky celá akce velmi bavila a že si ji opravdu užívaly, i když nebylo vždy úplně příznivé počasí.

Druhý běh probíhal 13. až 27. července a věřím, že děti si užily stejně pestré dobrodružství jako na prvním běhu.

Členové OSŽ, zaměstnanci drah a nejen oni, kteří chtějí během letních prázdnin zajistit plnohodnotný program pro děti, zatímco chodí do práce, mohou ideálně využít nabídku táborů pořádaných základními organizacemi OSŽ. Tyto tábory se konají nejen na Letním táboře Chrudimka. Děti si mohou vzít i kamarády, protože členství v OSŽ není pro účast na táborech podmínkou. I letos bylo možné využít

príspevky zaměstnavatele na dětský tábor, a to jak od Českých drah, a.s., ČD Cargo, a.s., tak i od Správy železnic, s.o., podle kolektivní smlouvy.

Letní dětský tábor Chrudimka nabízí dětem nejen zábavu a dob-



rodružství, ale také nové přátelství a cenné zážitky, které si budou pamatovat celý život. Program je pečlivě sestavený tak, aby rozvíjel kreativitu, týmovou spolupráci a samostatnost dětí, zatímco rodiče mohou mít klid, že jejich ratolesti tráví čas v bezpečném a podnětném prostředí. Pokud tedy hledáte pro své děti smysluplné a radostné prázdniny, Letní tábor Chrudimka je ideální volbou. Připojte se příští rok k desítkám rodičů, kteří dopřejí svým dětem, za rozumnou cenu, zakončit léto plné nezapomenutelných okamžiků!

Text a foto: Daniela Houdková



Chytrý člověk vyřeší problém. Moudrý člověk se mu vyhne.

Albert Einstein

-bl-

S hlubokým zármutkem vám chci sdělit, že nás 6. července navždy opustil můj strýc Jiří Krejčí, oddaný železničář, jehož vášně pro tuto práci byla pro mnohé inspirovaná. Svou kariéru zasvětil železnici a stal se uznávaným odborníkem a respektovaným kolegou.

Jako dopisovatel časopisu Obzor se s kolegy často dělil o své zkušenosti, znalosti a zážitky z dráhy. Jeho příspěvky byly vždy plné lásky k železnici a jejich kvalita a hloubka svědčily o jeho odbornosti a vášnivém zapojení do oboru.

Jiří Krejčí měl mnoho přátel mezi bývalými spolupracovníky, kteří si ho vážili nejen pro jeho pracovní schopnosti, ale i pro jeho lidský přístup a přátelskou povahu. Bohužel nemám kontakt na všechny jeho přátele, ale věřím, že vzpomínka na něj bude živá v srdcích všech, kteří ho znali a vážili si ho.

Čest jeho památce!

Jitka Vránová



### 5. ročník Festivalu parních lokomotiv Benešov u Prahy 13. až 15. září 2024

V září letošního roku se v Benešově u Prahy uskuteční již 5. ročník Festivalu parních lokomotiv. Výstava historických drážních vozidel bude probíhat v areálu depa v Benešově u Prahy a jízdy zvláštních vlaků na tratích v okolí Benešova u Prahy. Pořadatelé letošního ročníku Festivalu jsou Steam Story Agency, spolek Posázavský Pacifik, dopravce Die Länderbahn CZ a občanské sdružení Pravidelský Parostrojní Spolek.



Letošního ročníku Festivalu, který proběhne pod záštitou místopředsedy vlády pro digitalizaci a ministra pro místní rozvoj ČR PhDr. Ivana Bartoše, Ph.D., ministra dopravy ČR Mgr. Martina Kupky, ministra kultury ČR Mgr. Martina Baxy, statutárního zástupce hejtmanky Středočeského kraje Ing. Pavla Pavlíka, generálního ředitele Národního technického muzea v Praze Mgr. Karla Ksandra a města Benešov, se zúčastní historická drážní vozidla z České a Slovenské republiky, Maďarska, Německa a Rakouska. Letošní Festival se rovněž uskuteční ve spolupráci s Národním technickým muzeem.

Významnými tuzemskými partnery letošního ročníku Festivalu jsou například České dráhy, a.s., ČD Cargo, a.s. nebo Správa železnic, s.o., ze zahraničí společnosti Erfurter Bahnservice GmbH, Eisenbahn-, Bau- und Betriebsgesellschaft Pressnitztalbahn mbH a SETG Salzburger Eisenbahn Transport Logistik GmbH, dále Eisenbahnmuseum „Das Heizhaus“ Strasshof, nadace NoHAB-GM z Maďarska a další.

V návaznosti na minulý úspěšný ročník popularita Festivalu parních lokomotiv v Benešově neustále stoupá nejen v tuzemsku, ale i v zahraničí. O zvyšujícím se zájmu o Festival parních lokomotiv v zahraničí svědčí i skutečnost, že různé zahraniční společnosti a spolky plánují vypravit na letošní Festival do Benešova až 3 zvláštní vlaky pro přátele železnic z Německa. Vlastní Festival nabízí neuvěřitelné setkání tuzemských i zahraničních historických drážních vozidel, které se na jiných akcích běžně nepotkávají. Vozidla jsou prezentována návštěvníkům staticky na výstavě i v provozu na zvláštních vlacích.

### ODBORNĚ O ŽELEZNICI



### Vyšlo NŽT č. 3/2024

**Z obsahu:** RAIL BUSINESS DAYS 2024: Mezinárodní železniční veletrh a konference; Setkání odborníků zabývajících se nízkoemisní železniční dopravou; Dostavba zřizovací stanice Žilina-Teplička a nadávající železniční infrastruktury v uzle Žilina; Vývoj vysokorychlostní výhybky pro 230 km/h odbočnou větví; ETCS a nostalgické vlaky – 1. část; Princip prověření provozuschopnosti dvoudrožových železničních vozidel trolej/akumulátor (BEMU) na linkách osobní regionální železniční dopravy; Zkušební úsek s konstrukční vrstvou z asfaltového betonu v železniční stanici Semily. ■