



5. května 2025

ČTRNÁCTIDENÍK ODBOROVÉHO SDRUŽENÍ ŽELEZNIČÁŘŮ

Cena 8 Kč

Z jednání vrcholných orgánů OSŽ

■ Představenstvo OSŽ, PV OSŽ při ČD, PV OSŽ při ČD Cargo

Ondřej Šmehlík informoval Představenstvo OSŽ o organizaci akcí spadajících pod Český zemský svaz FISAIC

Na jednání **Představenstva OSŽ** 8. dubna 2025 poděkoval Radek Nekola všem organizátorům uspořádaných oslav 35 let OSŽ za výborně odvedenou práci. Žádosti o přiznání dávky z Podpůrného fondu OSŽ a také přiznání právní pomoci zastoupením v řízení před soudem přednesl Mikuláš Hubicsák z SPO OSŽ. Ing. Ondřej Šmehlík informoval přítomné o organizaci několika akcí spadajících pod Český zemský svaz FISAIC. V květnu proběhne volba nového prezidenta svazu, jimž je momentálně Vladislav Vokoun, který se s dosažením důchodového věku rozhodl v této funkci nadále ne-

pokračovat. Dále byl schválen návrh harmonogramu příprav IX. sjezdu OSŽ.

O jednání Dozorčí rady ČD Cargo, a.s., informovala tajemnice Bc. Marta Urbancová. Bc. Renata Dousková, předsedkyně NeRV, informovala o plánované Konferenci nedrážních základních organizací. Dalšími informacemi pokračoval první místopředseda Radek Nekola, který přiblížil členům představenstva náplň workshopu sociálních partnerů ETF (Evropská federace pracovníků v dopravě) a CER (Společenství evropských železničních a infrastrukturních společností) zaměřeného na problematiku monitoringu

pracovní doby a odpočinku strojvedoucích. Tato problematika rezonovala celým jednáním. Bližší informace o dalších jednáních ETF a CER budou zveřejněny ve čtrnáctideníku OBZOR a na webových stránkách OSŽ.

Martin Vavrečka, místopředseda pro správu majetku, prezentoval na fotografiích nově upravené pokoje v apartmánovém domě Orion v Leptokárii. Fotografie budou k dispozici na FB Rekreace OSŽ.

Závěrem jednání byl členům Představenstva OSŽ prezentován projekt Redesign OSZ.org, kde byly vypracovány jednotlivé cíle vycházející z reálných potřeb uživatelů webových stránek OSŽ. Výsledky uživatelského výzkumu ukázaly, že stávající web je méně přehledný a je zapotřebí jeho celkové zjednodušení pro lepší orientaci. Cílem je dát stávajícím webovým stránkám nový modernější design. Je důležité zvýšit povědomí o OSŽ, získání nových členů, budovat důvěru a transparentnost, posilovat komunitu, informovat a edukovat.

Hlavním tématem jednání **PV OSŽ při ČD** (9. 4. 2025) bylo projednání a schválení průběhu předsjezdové VII. Podnikové konference, která proběhne dne 13. května v hotelu Olšanka v Praze.

(Pokračování na str. 3)



1. místopředseda OSŽ a kandidát na předsedu OSŽ po IX. sjezdu Odborového sdružení železničářů Radek Nekola při oslavách 35 let od založení tohoto sdružení hovořil mimo jiné o problematice železnice, především o mimořádných problémech ČD Cargo, kde je předsedou podnikového výboru. Především na tuto problematiku se zaměřil náš rozhovor s ním v rubrice Na aktuální téma

Foto: Filip Houdek



Kazdoročního dozdobování velikonočních dekorací členek FISAIC se na hlavním nádraží v Praze tradičně ujali generální ředitel Správy železnic Jiří Svoboda a předseda Podnikového výboru OSŽ SŽ Petr Štěpánek (Foto: Filip Houdek) a na pražském Masarykově nádraží generální ředitel Českých drah Michal Krapinec a předseda Podnikového výboru OSŽ při ČD Štěpán Lev (Foto: Jan Chaloupka)

Vývoj mezd v ČR a v okolních zemích

Koncem prvního čtvrtletí byla Eurostatem publikována data o úrovni mezd v jednotlivých státech EU. Tyto údaje jsou přepočteny z národních měn (tam, kde dosud není používáno euro) na srovnatelnou úroveň. Vzhledem k tomu, že jde o data Eurostatu, pak lze předpokládat, že tato data jsou věrohodná, neboť právě Eurostat se srovnáváním nejruznějších statistických dat dlouhodobě zabývá a jeho závěry jsou považovány za nezpochybnitelné.

Česká republika má v roce 2024 náklady na hodinu práce ve výši 18,2 eura, z toho jsou vedlejší náklady právě 4,5 eura a samotná mzda zaměstnance je 13,7 eura (tedy zhruba 342 korun za hodinu práce při kurzu 25 CZK/€ resp. pro 170 hodin měsíčně pak vychází měsíční mzda 58 140 Kč). Průměr nákladů práce v EU pak dosahuje v roce 2024 celkem 33,5 euro (837,5 korun) a v zemích eurozóny je ještě vyšší – 37,3 euro. Vyšší výsledek za eurozónu je dán tím, že jejími členy jsou vyspělejší země Evropy.

Jaroslav Ungerman

(Další informace jsou na www.odborny.info)

www.odborny.info

*Miroslav Čáslavský***NA AKTUÁLNÍ TÉMA****1. místopředseda OSŽ a předseda PV OSŽ ČD Cargo Radek Nekola:****„Finanční ztráty z přepravy jednotných vozových zásilek dotuje ČD Cargo ze svého zisku.“**

Poměrně často se v současné době diskutuje o problematice jednotlivých vozových zásilek, jejichž přeprava je pro ČD Cargo nehoospodárná a ztrátová. Kde jsou kořeny této krize?

Tento produkt byl ztrátový od samého počátku společnosti ČD Cargo, a.s. Společnost ČD Cargo, a.s., čelila a čelí na trhu železniční nákladní přepravy obrovské konkurenci. Nicméně v jejím portfoliu je i produkt, který ve zkratce nazýváme JVZ. Tento produkt byl od samého začátku vysoce ztrátový a vedení společnosti každý rok při uzavírání hospodářského výsledku upozorňovalo na tento fakt zástupce politických stran, kteří byli nominováni do dozorčí rady společnosti. Vždy se nám dostalo odpovědi o celospolečenské potřebě tento produkt udržet s tím, že se ztráta zaplatí ze zisku, který společnost vydělala na ucelených vlcích. ČD Cargo tedy na JVZ doplácelo ze svého zisku na přepravě jiných produktů, především hnědého uhlí.

Kdy přišel zlom v této situaci?

Tento stav trval dlouhé desítky let až do roku 2023, s nímž přišel i Green Deal, který mimo další dopady spustil obrovský útlum poptávky po dopravě

hnědého uhlí, jehož přeprava zásadním způsobem dotovala JVZ. Následně se přidal ještě útlum v ocelářství (ArcelorMittal Ostrava) a ztráta podniku ČD Cargo na přepravách JVZ dosáhla v roce 2024 jen za tento jeden jediný rok cca 500 milionů korun (celkem už ČD Cargo dotovalo JVZ částkou přesahující dvě miliardy korun). Tento stav bylo nutno řešit rychle a razantně, protože další dotování JVZ by znamenalo pro ČD Cargo nezadržitelnou cestu do insolvence.

Jak tedy podnik ČD Cargo na tuto situaci reagoval?

Revize všech obchodních případů JVZ odhalily, že v dosti případech obchod sjednával značně ztrátové přepravy. Proto bylo nutno tyto ztrátové přepravy vypovědět nebo vstoupit do nových jednání se zákazníkem o nových cenách. Na konci roku 2024 bylo identifikováno zhruba 3,5 milionu tun zboží, které se vozilo se ztrátou – to je plná čtvrtina všech tun zboží v režimu JVZ. V reakci na tuto skutečnost probíhají v podniku ČD Cargo revize všech obchodních případů, vypovídají se smlouvy s zákazníky a probíhají nová jednání o cenách. Navíc se prodávají nebo šrotují nepotřebné vozy a lokomotivy a bohužel

došlo i na snižování stavu zaměstnanců naší společnosti.

Na tuto vážnou situaci zástupci OSŽ upozorňovali v dozorčí radě podniku. S jakým úspěchem?

Nejsme si jisti, zda zástupci nominovaní Ministerstvem dopravy do Dozorčí rady ČD Cargo včas rozpoznali, jak vážné problémy se ve společnosti začínají hromadit. Zdá se, že varovné signály byly přehlíženy nebo podceňovány, a to i přesto, že šlo o rizika, která mohla mít zásadní dopad na stabilitu firmy. Dozorčí rada má být nástrojem včasné zásahu a kontroly a v případě tak strategického podniku, jakým je ČD Cargo, je zvlášť důležité, aby její členové jednali aktivně a odpovědně. Bohužel se dnes ukazuje, že některé kroky mohly být přijaty dříve, což mohlo zmírnit dopady, kterým firma aktuálně čelí.

Můžete být konkrétnější?

Z pohledu OSŽ jsme problematiku udržitelnosti JVZ otevřeli na jednání dopravní tripartity 26. listopadu 2024 s očekáváním, že nás vedení ČD Cargo podpoří v našich oprávněných oba-

(Pokračování na str. 2)

V Praze se konalo historicky první zasedání ITF

Jak jsme již krátce informovali v minulém čísle Obzoru, ve dnech 3. až 4. dubna 2025 Praha hostila zasedání řídicího výboru Železniční sekce Mezinárodní federace pracovníků v dopravě (International Transport Workers' Federation). Jednalo se o historicky první jednání této světové odborové federace, která sdružuje více než 16,5 milionů pracovníků v dopravě v 740 členských organizací ze 150 zemí světa. Železniční sekce patří v rámci ITF k těm nejpočetnějším: má 141 členských organizací a zastupuje více než 1,750.000 železničářů v 83 zemích světa.

„Setkání s kolegy z jiných zemí, společností a kultur je vždy zajímavé a obohacující,“ říká **předseda OSŽ Mgr. Martin Malý**. „Věřím, že i pro naše zahraniční hosty byla návštěva Prahy něčím přínosná. Ukázali jsme jim nejen naše hlavní město, jeho památky, ale také naši kulturu ve smyslu sociálního dialogu. Mnohé překvapila přítomnost zástupců nejvyššího vedení tří největších zaměstnavatelů na společné slavnostní večeři. Dobré



Vedení OSŽ a hosté – (zleva) zástupce Mali Mahamane Thienta, viceprezidenti sekce Muhammad Naseem z Pákistánu a Raul Sengo z Mosambiku

vztahy a schopnost vést konstruktivní dialog se sociálními partnery nejsou vždy běžné ani v západní Evropě.

Místopředseda OSŽ a předseda PV OSŽ při ČD, a.s., Štěpán Lev už má zkušenost ze dvou významných mezinárodních akcí, účastnil se Kongresu ETF v Budapešti (květen 2022) a Kongresu ITF, který se konal v Marrákeši v říjnu 2024: „*Mile mě překvapilo, s jakým zápalem se někteří kolegové věnují odborářské činnosti, zejména na kontinentech, kde odbory zažívají vzestup, jako je Asie nebo Afrika. Naproti tomu v Evropě sledujeme spíše útlum odborové angažovanosti a pokles členské základny.*“

„Velký ohlas měla jízda tramvají MHD, kterou jsme kolegy z ITF dopravili na Pražský hrad. Obdivovali pražskou MHD, zejména vozidla značky Škoda Plzeň. Jejich zkušenosti ze zahraničí jsou pro nás cenné a nabízejí zajímavé srovnání s tím, co máme v České republice. Myslím si, že se rozhodně

nemáme za co stydět, i když někteří naši členové nebo zaměstnanci možná tvrdí opak,“ dodává Štěpán Lev.

Pro **tajemníka PV OSŽ SŽ Miroslava Maincla** to byla první účast na větší mezinárodní akci, zatím se účastnil pouze evropských odborných konferencí a seminářů pořádaných ETF: „*Překvapila mě velká různorodost účastníků a také jejich velmi rozdílné názory na některá témata nebo jak se liší pracovní podmínky v jednotlivých zemích. Zatímco u nás je naprosto normální, např. rovnoprávnost žen pracujících na železnici nebo legislativní úprava pro zaměstnávání osob se zdravotním postižením, v jiných zemích musí tyto záležitosti poměrně složitě prosazovat. Nebo také dodržování pracovní doby a vůbec délky směn, pro některé zahraniční kolegy je v podstatě nepřijatelná i dvanáctihodinová směna.*“

Vedoucí kanceláře předsedy OSŽ PhDr. Helena Svobodová ocenila, že Představenstvo OSŽ souhlasilo



Účastníci jednání na Pražském hradě

Foto: Daniela Houdková

Všimli jsme si

● **V ZÁŘÍ ROKU 2022 BYL** po více než 150 letech ukončen provoz na (jednokolejném) traťovém úseku někdejší Dráhy císaře Františka Josefa mezi Soběslaví a Doubím u Tábora (provoz zde byl zahájen v září roku 1871), stájeící se za Soběslaví do oblouku, kde prostřednictvím historického kamenného viaduktu (na snímku ze dne 31. 3. 2025) u obce Klenovice přetíná místní silnici třetí třídy. Na tomto opuštěném drážním tělese má vzniknout cyklostezka, jež zde svůj potenciál určité má, poněvadž vede turisticky atraktivní oblastí. Otázkou ovšem je, kdo potom bude zmiňovaný viadukt udržovat. Přece jen dochází k jeho stárnutí a opotřebování. O jeho budoucnosti však musí rozhodnout památkový ústav. Když už trať 220 musela být v rámci výstavby čtvrtého koridoru přeložena do nové stopy v těsném sousedství s nově vybudovanou dálnicí D3, tak by bylo na místě viadukt rozhodně zachovat, byť již nebude sloužit železničnímu provozu, neboť se jedná o významnou technickou památku. **Tomáš Martinek**



ZE SVĚTA

● DEUTSCHE BAHN NABÍZÍ K PRODEJI VYSOKORYCHLOSTNÍ VLAKY ICE

Deutsche Bahn aktuálně nabízí k prodeji vlaky ICE na své prodejní platformě pro ojeté osobní vlaky.

Vlaky ICE série 406 jsou na prodej. Deutsche Bahn (DB) přidaly tento typ vlaku do nabídek na vlastní prodejní platformě. Vlaková souprava o délce 200 metrů je prý ideální pro dopravce, kteří chtějí expandovat do mezinárodní dopravy. „*Vlak BR 406 kombinuje spolehlivost, rychlost a efektivitu a je připraven vydat se na další cestu po nových trasách.*“ Vlaky byly vyrobeny v letech 1997 až 2001. Prodejní cenu dráha nezveřejnila.

Vlak o hmotnosti 435 tun dosahuje rychlosti až 330 km/h, umožňuje přeshraniční vysokorychlostní provoz a podle DB má schválení pro Německo, Nizozemsko a Belgie. „*Díky osvědčené technologii ICE nabízí vlak tichý a pohodlný zážitek z cestování, doplněný kvalitním vnitřním vybavením, velkorysou kapacitou sedadel a moderní palubní elektronikou,*“ píše železnice na svém prodejním portálu db-gebrauchzug.de.

Na rozdíl od toho, jak železnice nyní popisuje jednotky, v minulých letech se objevovaly technické problémy – zejména ve stejnosměrné části vozidel. Železnice se před časem rozhodla vlaky od roku 2025 z provozu vyřadit.

Z Bahnblockstelle připravil sh

Odborné setkání Železnice Pardubice 2025 přineslo zajímavý pohled na budoucnost železniční dopravy



Ve čtvrtek 10. dubna 2025 proběhl v univerzitní aule Fakulty elektrotechniky a informatiky v Pardubicích již jedenáctý ročník odborné konference na téma Digitalizace dopravy, IT technologie a infrastruktura – Česká železnice v roce 2025. Mezi účastníky nechyběli zástupci firem, institucí, akademické sféry ani studenti. Důležitou roli na konferenci sehráli také představitelé železničních podniků.

Jedním z klíčových řečníků byl Ing. Tomáš Tóth, předseda představenstva ČD Cargo, který ve svém vystoupení upozornil na složité výzvy, kterým čelí sektor nákladní železniční dopravy. Věnoval se mimo jiné dopadům digitalizace na provoz, automatizaci, konkurenci i náročným podmínkám v oblasti mezinárodní přepravy.

Na konferenci vystoupil také generální ředitel AŽD Ing. Zdeněk Chrdle, který představil první autonomní vlak v Evropě a upozornil na výzvy železniční dopravy v osobní i nákladní oblasti a generální ředitel Správy železnic Bc. Jiří Svoboda, MBA, jenž informoval o zavedení výhradního provozu ETCS na více než 622 kilometrech tratí a o rozvoji centrálních dispečerských pracovišť v Praze a Přerově.

Zazněla i témata jako nasazení umělé inteligence, využití rozšířené reality, digitalizace železničních systémů nebo vývoj vysokorychlostních tratí. Z pohledu OSŽ je důležité, že se diskuze nevyhýbala ani dopadům technologických změn na pracovní prostředí, bezpeč-

nost a potřeby zaměstnanců železničního sektoru.

Za OSŽ se konference zúčastnil předseda OSŽ Mgr. Martin Malý, dále tajemníci Podnikového výboru OSŽ Správy železnic, s.o., Miloš Paleček a Miroslav Maincl a také člen podnikového výboru OSŽ AŽD Jaroslav Buroň.

Konference v Pardubicích potvrdila, že budoucnost železnice není jen o technologiích, ale také o lidech, kteří železnici každý den tvoří. **Připravila: Daniela Houdková**

Řídicí výbor Železniční sekce ITF

- Má 33 členů, skládá se z řídicích výborů jednotlivých regionů: Afrika, Arabský svět, Latinská Amerika, Severní Amerika, Asie a Pacifik a Řídicí výbor ETF.
- Jeho složení potvrzuje Kongres ITF na základě voleb v jednotlivých regionech.
- Prezidenta sekce a tři viceprezidenty sekce volí konference Železniční sekce ITF v rámci Kongresu ITF.
- OSŽ v tomto orgánu zastupuje PhDr. Helena Svobodová, která je viceprezidentkou Železniční sekce ETF.
- Schází se jednou ročně, vyhodnocuje plnění jednotlivých bodů pracovního programu na období mezi Kongresy a určuje priority Železniční sekce ITF.
- Minulé zasedání výboru hostil kanadský odborový svaz UNIFOR v Montrealu.

VÍTE, ŽE:

- V **Indii** byla ke dni 17. 4. 2025 ukončena elektrifikace tratí, která trvala sto let. Indie má nyní elektrifikováno sto procent svých tratí o celkové délce 66 tisíc kilometrů.
- **Argentinští** strojvedoucí bojují v letních měsících v neklimatizovaných kabinách diesellových lokomotiv s teplotami 60–70 °C. V zemi se prý dostává větší pozornosti ochraně majetku než zdraví a lidských životů a zcela chybí komunikace mezi zaměstnanci a zaměstnavatelem.
- Přestože celková délka tratí v **Austrálii** je 32 929 kilometrů, jejich železniční síť je natolik řídká, že zde mají více řidičů tramvají než strojvedoucích.
- V **Pákistánu** vláda zakázala činnost odborů, zákaz byl zrušen až rozhodnutím soudu na základě stížnosti Mezinárodní organizace práce.
- V **Kanadě** má prioritu nákladní železniční doprava, vlaky osobní dopravy často nabírají velká zpoždění, protože přeprava nákladu má přednost. Ze strany dopravců jsou velké snahy omezit právo na stávku, neboť stávka by znamenala narušení dodavatelských řetězců a velké škody. Země se potýká s nízkými investicemi do infrastruktury, která je privatizována.

Miroslav Čáslavský

NA AKTUÁLNÍ TÉMA

1. **místopředseda OSŽ a předseda PV OSŽ ČD Cargo Radek Nekola:**

„Finanční ztráty z přepravy jednotných vozových zásilek dotuje ČD Cargo ze svého zisku.“

(Dokončení ze str. 1)

vách o budoucnost JVZ. Bohužel, na naše připomínky a upozornění jsme obdrželi odpovědi – jak ze strany vedení společnosti, tak i přímo od pana ministra – které spíše marginalizovaly význam této problematiky s ubezpečením, že jsou připraveni podpořit v budoucnosti některé projekty na svoz odpadů nebo přímo zadat povinnost využití železnice při významných investicích,

které plánuje český stát. Bohužel to jsou všechno příležitosti, které spadají za horizont roku 2030. Na všech neformálních jednáních jsme se snažili tyto hrozby znovu a znovu připomínat, bohužel tady platí jedno české pořekadlo o hrachu a zdi.

Úbytek JVZ logicky znamená, že tyto přepravy přejdou na silnice, které jsou v současné době již pře-

tižené. Existuje šance, že by se pokles JVZ podařilo zastavit?

Pokud se nic nezmění, hrozí, že železniční nákladní doprava ztratí další podíl na trhu, zatímco silniční přeprava bude čím dál víc přetížena a náchylná ke kolapsu. Přitom vrátit se k modelu, který zde fungoval do nástupu Green Dealu, není možný ani reálný. Jediným řešením je nastavit rovné podmínky a skutečně systémově podpořit přesun zboží ze silnic

zpět na koleje – jinak nás v budoucnu čeká vážný dopravní a ekologický problém.

Děkuji za rozhovor.

Poznámka redakce:

K problematice nákladní železniční přepravy se ještě na stránkách Obzoru vrátíme mj. také srovnáním železniční nákladní přepravy u zahraničních železnic.

Ondřej Šmehlík informoval Představenstvo OSŽ o organizaci akcí spadajících pod Český zemský svaz FISAIC

(Dokončení ze str. 1)

Úvodem vystoupil předseda PV Štěpán Lev, který podal informace ze zásadních jednání. Zmínil se zejména o jednání odborových organizací se zaměstnavatelem, které se týkalo nastavení pravidel pro vyplácení mimořádné odměny – podílu zaměstnanců na zisku. Ten bude vyplacen, pokud ČD dosáhne kladného hospodářského výsledku v segmentu osobní dopravy.

Prvním hostem jednání PV byl Ing. Roman Tesař, zástupce ředitele obchodu osobní dopravy, který vysvětlil postoj Českých drah k výběrovému řízení na Domažlicku v Plzeňském kraji, na které se České dráhy nepřihlásily. Výběrové řízení v Plzeňském kraji na trať do Domažlic bylo poznamenáno složitostí a nejasnými podmínkami ze strany kraje, proto se ho ČD neúčastnilo.

Dalšími hosty byly Mgr. Blanka Havelková, členka představenstva ČD, a.s., a Ing. Lucie Bauerová, vedoucí oddělení benefitů. Blanka Havelková vysvětlila představu vedení ČD o připravovaném projektu dotazníkového šetření spokojenosti zaměstnanců. Zdůraznila, že jde o anonymní vyjádření, z nichž podnik hodlá zjistit nálady a pocity zaměstnanců. Index spokojenosti zaměstnanců, kterého by podnik rád dosáhl, by se měl do roku 2030 pohybovat mezi 1,5–2 podle „školního známkování“.

Převážnou část jednání PV se jednalo o hlasování o návrhu kandidátů do nového PV OSŽ, obsazení pracovních komisí, zapisovatelů, ověřovatelů, skrutátorů, hostů a organizačních pracovníků podnikové konference. Dále byla navržena jména na ocenění pro končící členy v PV OSŽ. Na konferenci budou přítomni, kromě zástupců za České dráhy, také zástupci dceřiných společností (DPOV, Pars, AŽD a ČD Telematika), celkem 112 delegátů nominovaných jednotlivými výbory a příslušnými radami OSŽ. Členové PV schválili navržené členy konference, jednali a doporučili IX. sjezdu OSŽ rovněž kandidáty do Ústředí OSŽ a podpořili oznámené kandidatury na funkce předsedy OSŽ Radka Nekoly a na funkci I. místopředsedy OSŽ Miroslava Maincla.

■

Podnikový výbor OSŽ ČD Cargo, a.s., zasedal 9. dubna v Praze v Domě Bohemika. Předseda podnikového výboru Radek Nekola informoval o jednání v Bruselu, kde byla hlavním tématem krize nákladní železniční dopravy v Evropě. Zástupci odborů proto navrhuji, aby byla přijata konkrétní opatření, která by mohla podpořit železniční nákladní dopravu: zrušení poplatků za dopravní cestu, zrušení daňových povinností, které se vážou k cenám energií, možnost čerpání výhodných půjček a lépe v neposlední řadě přímé dotace z fondu EU na podporu udržitelnosti.

Marta Urbanová informovala o klíčových bodech z jednání Dozorčí rady společnosti ČD Cargo. Odvoláno bylo celé vedení obchodního oddělení včetně člena představenstva Zbyszeka Wacławika. Jestli společnost bude nadále pokračovat v propouštění zaměstnanců, bude jasné nejdříve 30. června tohoto roku.

Předseda představenstva ČD Cargo, a.s., Tomáš Tóth na úvod jednání informoval o složité situaci, ve které se společnost aktuálně nachází. Společnost ČD Cargo je v režimu krizového řízení, a to v důsledku dlouhodobého poklesu objemu přeprav již od roku 2023. V důsledku této situace došlo také k zahájení likvidace dlouhodobě zbytných a nepotřebných kolejových vozidel, snížení stavu zaměstnanců, redukce krátkodobě zbytných nákladů a omezení investiční činnosti. Tomáš Tóth dále informoval o změnách na obchodním úseku, s nimiž je spojeno i výběrové řízení na obchodní zástupce, kteří posílí obchodní tým ČD Cargo a již probíhající pohovory na pozici nového obchodního ředitele. Zároveň oznámil jmenování nového člena představenstva, kterým se stal Ing. Robert Heděnc (do doby jmenování členem představenstva pan Heděnc zastával pozici finančního ředitele). Personální ředitelka Aneta Miklašová oznámila, že k 31. březnu 2025 odešlo z důvodu nadbytečnosti ze společnosti 420 zaměstnanců. Aktuálně tak ČD Cargo, a.s., zaměstnává zhruba 5 500 lidí.

Vedení společnosti zároveň pracuje na tom, aby se zlepšila vnitřní komunikace

– cílem je, aby se zaměstnanci dozvídali správné a ověřené informace a nešířily se různé dohady nebo nepřesnosti. Členové podnikového výboru dále pokládali dotazy na přítomného předsedu představenstva Tomáše Tótha. První dotaz položil předseda podnikového výboru Radek Nekola, který zdůraznil, že pokud by mělo dojít k dalšímu propouštění, podnikový výbor chce mít možnost podílet se na posouzení každého jednotlivého případu. Tóth potvrdil, že s takovou spoluprací počítá – a to jak s výborem, tak s úřadem práce a případně i dalšími zaměstnavateli.

Po odchodu zástupců zaměstnavatele výbor projednával tématiku zaměstnaneckých benefitů. Vedení Podnikového výboru OSŽ ČD Cargo připravuje přehled, který ukáže, jaké výhody jsou standardní a jaké jsou již nad rámec zákoníku práce.

–RED–

(Podrobnosti na www.osz.org)

NÁZORY ČTENÁŘŮ • POSTŘEHY • DISKUZE

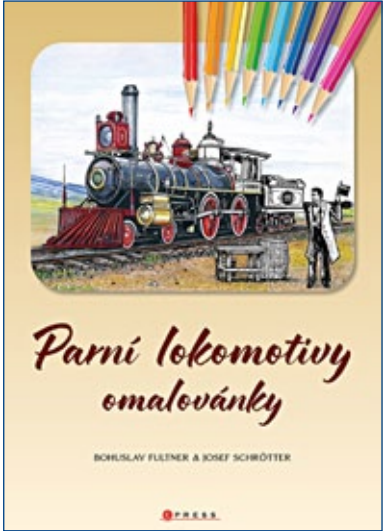
Opět o dřevu na kolejích

Krátce před polednem v pátek 11. dubna došlo na trati Brno–Č. Třebová mezi stanicemi Skalce nad Svítavou–Letovice k pádu stromu na trakční vedení a do kolejíště. Provoz v obou tratových kolejích byl zastaven. Tři osobní vlaky byly nahrazeny náhradní autobusovou dopravou. EC 172 Hungaria jel odklonem přes Havl. Brod. Railjet 257 Vindobona byl odkloněn přes Olomouc–Přerov mimo Brno hl. n. a railjet 74 jel odklonem přes Havl. Brod. Ve 14.10 hod. se podařilo obnovit provoz po jedné koleji, druhá kolej byla zprovozněna v pozdních nočních hodinách. Je samozřejmé, že zvláště při páteční zvýšené frekvenci nelze očekávat v takové situaci pochopení cestujících a jejich spokojenost při odklonech a zpožděních. I když dopravci nemají na těchto komplikacích žádnou vinnu.

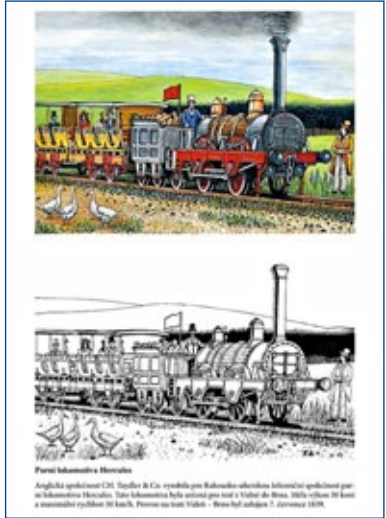
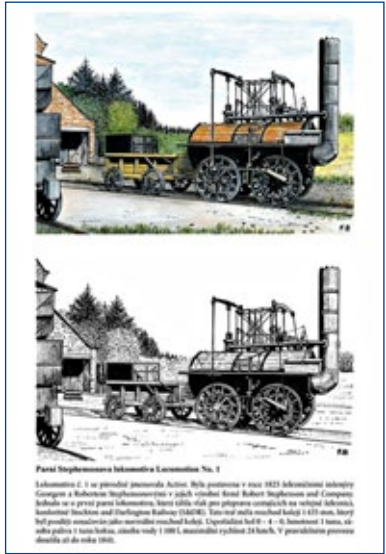
Neuplynul ani týden a podobná situace nastala v úterý 15. dubna. Opět dřevo na kolejích. Tentokrát mezi stanicemi Břežová nad Svítavou–Letovice před osmou hodinou ránní. A znovu nezbytný odklonový

Nová kniha

Na knižní trh přišla nová kniha autorské dvojice Josef Schrötter & Bohuslav Fultner „Parní lokomotivy omalovánky“. Kniha je formátu A4 a má 55 stran. Můžete s ní projít jedinečnou obrazovou historií železnice s popisem ikonických parních lokomotiv, které vládly kolejím po celém světě. Na stránkách knihy naleznete nádherně zpracované obrázky parních lokomotiv, které vymalujete podle předlohy nebo své vlastní fantazie. Každá ilustrace je navíc doprovázena detailním popisem dané lokomotivy, vlaku nebo celé scény. V příloze je uvedeno, jak se označují lokomotivy, jejich přezdívky a kdo byli slav-



ní konstruktéři parních lokomotiv. Ať už jste milovník železnice nebo jen hledáte originální způsob, jak si odpočinout a něco nového se dozvědět, s touto publikací si užijete spoustu skvělé zábavy. Knihu vydalo nakladatelství CPRESS a můžete ji dostat ve všech knihkupectvích nebo na e-shop:www.albatrosmedia.cz



Najdete na www.osz.org

Rubrika Postřehy čtenářů:

■ Vladimír Selucký se v článku **Pohádky nechejme dětem** zamýšlí nad kolapsem evropského zabezpečovače ETCS a dokládá řadou dokumentů, co to způsobilo v osobní železniční dopravě.

Rubrika Cestujeme za poznáním i odpočinkem:

■ S Lenkou Pelcovou zamíříme do zahraničí. Tentokrát v článku **Na skok z Londýna do Paříže – jediné vlakem!**

Vladimír Selucký

PRÁVNÍ PORADNA

Minimální a zaručená mzda v roce 2025

Minimální mzda

Podle důvodové zprávy k novele nařízení vlády má růst minimální mzdy přispět k pokrytí vyšších životních nákladů zaměstnanců z pracovních příjmů a posílit reálnou úroveň minimální mzdy.

Zaměstnanci vykonávající jednoduché práce mají být dostatečně odměňováni, aby byli schopni ze svých příjmů uhradit alespoň své základní životní potřeby a nebyli závislí na sociálních dávkách. Proto musí být minimální mzda stanovena v dostatečné výši, ale zároveň nesmí mít negativní dopady vedoucí k ohrožení pracovních míst.

Nařízení vlády o koeficientu pro výpočet minimální mzdy v roce 2025 stanovuje jeden z klíčových parametrů valorizačního mechanismu minimální mzdy. Její výše by se měla na základě tohoto návrhu pohybovat přibližně na úrovni 42,2% průměrné mzdy v roce 2025

Od **1. 1. 2025** došlo ke zvýšení měsíční minimální mzdy ze současných 18 900 Kč na **20 800 Kč** a u hodinové sazby ze 112,50 Kč na **124,40 Kč**.

Minimální mzda je nejnížší přípustná výše odměny, kterou je zaměstnavatel povinen poskytnout zaměstnanci za práci v pracovním poměru a v pracovních vztazích založených dohoda-

mi o pracích konaných mimo pracovní poměr (dohoda o provedení práce a dohoda o pracovní činnosti). V případě dohod se hovoří pouze o minimální hodinové mzdě, nikoli o měsíční mzdě.

Minimální mzda, kterou upravuje zákoník práce (zákon č. 262/2006 Sb.) a nařízení vlády o minimální mzdě (č. 567/2006 Sb.), se dá definovat jako **absolutně nejnížší cena práce bez ohledu na její složitost, druh, množství a kvalitu**, kterou je zaměstnavatel povinen zaměstnanci poskytnout. Minimální mzda se vztahuje na všechny zaměstnance v pracovněprávním a obdobném vztahu.

Do posouzení výše minimální mzdy se **nezahrnuje** mzda ani plat za práci přesčas, příplatek za práci ve svátek, za noční práci, za práci ve ztíženém pracovním prostředí a za práci v sobotu a v neděli, náhrady mzdy apod. Minimální mzda naopak zahrnuje osobní příplatek, odměny, prémie a podobná plnění. Nedosáhne-li mzda, plat nebo odměna z dohody výše minimální mzdy, je zaměstnavatel povinen poskytnout zaměstnanci doplatek.

Zaručená mzda

Od **1. ledna 2025** vstupují v platnost zásadní změny v oblasti pracovního práva, kdy novela zákoníku práce **ruší zaruče-**

nou mzdu v soukromém sektoru a **zavádí nový systém zaručeného platu** ve veřejné sféře.

Zaručená mzda, která dosud stanovovala minimální výdělků podle náročnosti a odpovědnosti práce v osmi kategoriích je novou zákoníku práce zrušena.

Od zrušení zaručené mzdy si vládní představitelé slibují zjednodušení systému odměňování, které zaměstnavatelům umožní větší flexibilitu při stanovování výše platů.

Je nutné si uvědomit i druhou stranu zrušení zaručené mzdy a to, že může dojít k oslabení ochrany zaměstnanců, kteří se nyní budou muset spoléhat na individuální či kolektivní vyjednávání.

Zrušení zaručené mzdy je pozitivně vnímáno zejména menšími zaměstnavateli, kteří se dlouhodobě potýkali s vysokými administrativními nároky spojenými s dodržováním pravidel zaručené mzdy. Pro zaměstnance však znamená větší důraz na schopnost obhajovat vlastní pracovní podmínky.

Ve státní a veřejné sféře nicméně novela zavádí nový systém zaručeného platu, který nahradí dosavadní zaručenou mzdu.

Tento systém rozdělí odměňování do čtyř úrovní, přičemž nejnížší bude od-

povídat minimální mzdě a nejvyšší dosáhne až 1,6násobku této částky.

Nový systém přinese větší přehlednost a rovnost v odměňování zaměstnanců veřejného sektoru, kteří tak získají větší jistotu a možnost předvídat své příjmy, což může zvýšit stabilitu v tomto odvětví.

Novela zákoníku práce klade na firmy i zaměstnance nové nároky, tzn. že by firmy měly přehodnotit své mzdové politiky, aby zůstaly konkurenceschopné nejen v oblasti odměňování, ale i pracovních podmínek.

Minimální mzda invalidních důchodců

Od roku 2017 je stanovena pouze jedna (základní) sazba minimální mzdy pro všechny zaměstnance bez rozdílu. Opatření odstranilo nerovnoprávné postavení osob se zdravotním postižením v odměňování minimální mzdou. Nárůst mzdy zaměstnanců s omezeným pracovním uplatněním by měl být částečně kompenzován zvýšením příspěvku na podporu zaměstnávání osob se zdravotním postižením.

Kratší stanovená

tydenní pracovní doba

Zaměstnavatelé musí upravit příslušnou úroveň minimální mzdy a v případě kratší stanovené týdenní pracovní doby přepočítat hodinovou mzdu příslušným koeficientem.

Koeficient pro přepočet: (stanovená týdenní pracovní doba/stanovená nižší týdenní pracovní doba) x minimální mzda.

Příklad:

hodinová mzda pro stanovenou pracovní dobu 37,5 hodiny týdně:
(40/37,5) x 124,40 = 132,69 Kč.

Příplatek za práci ve ztíženém pracovním prostředí

Příplatek ke mzdě za práci ve ztíženém pracovním prostředí je stanoven procentem ze základní sazby minimální mzdy. Ta je od 1. ledna 2025 stanovena ve výši 20 800 Kč.

Výše příplatku pak musí činit nejméně 10% z této sazby, tj. alespoň 2 800 Kč. Zatímco uvedená minimální měsíční částka příplatku platí pro všechny délky stanovené týdenní pracovní doby podle § 79 zákoníku práce, hodinovou sazbu příplatku za práci ve ztíženém pracovním prostředí (12,44 Kč) bude nutno při jiné délce stanovené týdenní pracovní doby než 40 hodin přepočítat ve smyslu § 79 odst. 2 a 3 zákoníku práce.

Zdroj: MPSV

Luděk Šeblle,

analytik rozborů

Mikuláš Hubicsák,

pověřený řízením SPO OSŽ-ústředí

ZÁKLADNÍ ORGANIZACE OSŽ-ÚSTŘEDÍ



Z rozhodnutí Ústředí OSŽ musí do konce března ve všech základních organizacích OSŽ proběhnout volby do orgánů ZO OSŽ – závodního výboru a revizní komise. Po čtyřech letech končí volební období a je potřeba si opět zvolit předsedu, místopředsedu, hospodáře a předsedu revizní komise. Ke splnění daného úkolu se koncem února 2025 uskutečnila Výroční členská schůze ZO OSŽ-ústředí, kterou řídil Ing. Ondřej Šmehlík.

Po zahájení a přivítání členů ZO OSŽ-ústředí a hostů přednesl předseda Luděk Šebrle výroční zprávu o činnosti

72členné základní organizace za poslední čtyři roky. Dále připomněl blízkou se IX. sjezd OSŽ a květnovou výroční konferenci NeRV OSŽ. Dále přednesl informace o odvodu částky do Podpůrného fondu OSŽ, o čerpání ze Sociálního fondu OSŽ-ústředí v roce 2024 a o rozpočtu čerpání Sociálního fondu na rok 2025. Shrnuje průběh kolektivního vyjednávání, které začalo 10. prosince 2024 a mělo dvě kola vyjednávání. Dne 16. prosince 2024 byla po dohodě se zaměstnavatelem uzavřena kolektivní smlouva OSŽ-ústředí na rok 2025.

Čestnými hosty na výroční členské schůzi byl předseda OSŽ Mgr. Martin Malý a Radek Nekola, 1. místopředseda OSŽ, který bude na IX. sjezdu OSŽ kandidovat na předsedu OSŽ.

Předseda OSŽ Mgr. Martin Malý přítomné informoval o aktuálním dění v OSŽ a přípravách na IX. sjezd OSŽ. Hlavními tématy jeho vystoupení bylo kolektivní vyjednávání, rozdělení finančních prostředků a tvorba Sociálního fondu OSŽ. Dále připomněl, že Sociálně-právní oddělení OSŽ poskytuje široké poradenství. Zdůraznil, že OSŽ se snaží komplexně podporovat své členy – nejen aktivní zaměstnance, ale i seniory. Příkladem je rekreační program OSŽ, který se vztahuje nejen na zaměstnance a jejich rodinné příslušníky, ale i na vnoučata. V této souvislosti zmínil rozsáhlé rekonstrukce všech rekreačních objektů OSŽ a zároveň pozval přítomné na nově zrekonstruovaný apartmánový dům Orion. Závěrem oznámil, že na funkci předsedy OSŽ již kandidovat nebude.

Zatím jediným kandidátem na předsedu OSŽ je dosavadní 1. místopředseda OSŽ Radek Nekola. Na výroční členské schůzi představil svou vizi a plány pro budoucnost OSŽ. Jedním z hlavních bodů jeho programu je udržitelnost základních organizací a zlepšení komunikace s menšími ZO OSŽ. Dále zmínil možnosti členství pomocí digitalizace, zejména mezi mladší generací, a to především mezi strojevodci. Radek Nekola také přiblížil svou roli místopředsedy

ASO (Asociace samostatných odborů) a naznačil směr, kterým by rád ovlivnil působení OSŽ.

Hlavním bodem celého jednání byly volby do Závodního výboru a Revizní komise ZO OSŽ-ústředí. Voleb se účastnilo 42 členů z 71 pozvaných členů, tj. 59,15 %. Do ZV ZO OSŽ-ústředí byli zvoleni Magda Kopecká, Luděk Šebrle, Ondřej Šmehlík, Daniela Šváblová a Monika Vitnerová. Zvolenými členy ZV ZO OSŽ-ústředí byl jednohlasně zvolen na další čtyřleté období předsedou ZO OSŽ-ústředí Luděk Šebrle, místopředsedkyní Daniela Šváblová, hospodářkou Monika Vitnerová. Do Revizní komise ZO OSŽ-ústředí byly zvoleny Věra Bezděková, Markéta Čápková a Eva Líbalová. Ty si za předsedkyni zvolily Evu Líbalovou.

Předseda Luděk Šebrle přednesl návrh, aby v čele Nedrážního republikového výboru OSŽ na další čtyři roky byla stávající předsedkyně Bc. Renata Dousková. Návrh byl přítomnými členy ZO OSŽ-ústředí jednomyslně schválen.

V závěru jednání byl představen plán akcí ZO OSŽ-ústředí na nadcházející období. Členové se mohou těšit na cyklovýlet, bowlingový turnaj smíšených dvojic, tradiční setkání seniorů na začátku prosince a vánoční výlet buď do Pardubic, nebo Kutné Hory.

Luděk Šebrle na závěr poděkoval za podporu a důvěru, kterou mu členové opětovně projevíli zvolením do funkce již na šesté volební období.

Text a foto: Daniela Houdková

Největším štěstím člověka je, když může žít pro to, začal být ochoten zemřít.
Honoré de Balzac
-bl-



Zemřel Ing. Cyril Suk, CSc. V Praze, ve strašnickém krematoriu se přišlo rozloučit velké množství lidí. Sportovců, kolegů, železničních spolupracovníků, přátel a řada dalších, kteří tu tiše zavzpomínali. Jak zde bylo řečeno, měl rád lidi, sport, železnici a především svoji rodinu. Za své působení ve své profesi vedl bezpočet velkých i menších železničních staveb, byl u založení Správy přestavby železničního uzlu Praha, kde šéfoval celá léta, a jeho uskutečněným snem bylo i „Nové spojení v Praze“. V obřadní síni se s tatínkem loučil za celou krásnou, známou rodinu, se slzami v očích, jeho syn Cyril a dcera Helena, za všechny přátele tenisu promlouval tenista Jan Kodeš, hovořil a vzpomínal za spolupracovníky a podnik i ředitel plzeňské správy železnic. U rakve se s pokorou poklonil též generální ředitel Správy železnic Jiří Svoboda. Krásné květinové věnce v modrých barvách a další květiny daly tomuto smutnému rozloučení důstojnou, nádhernou atmosféru.

Cyrile, nikdy nezapomeneme! Čest Tvé památce!

Rodina, přátelé, spolupracovníci



Na www.son.cz vyšel

ZPRAVODAJ SON

Číslo 1-2025

SON
SDRUŽENÍ NÁJEMNÍKŮ ČR

Newsletter Sdružení nájemníků České republiky

SON stojí za nájemci u nás i v zahraničí

Jednou měsíčně se setkává pracovní skupina k pracovním vztahům Grémia ministra pro místní rozvoj. Jsme rádi, že ministerstvo pracovní skupinu se zástupci všech zainteresovaných stran v nájemních vztazích iniciovalo a můžeme tak pokračovat ve snaze o řešení problémů týkajících se dostupného nájemního bydlení.



zúčastněné strany se shodly na potřebě změn v této oblasti. Především na nájemních smlouvách primárně na dobu neurčitou.

ukončení nájmu pouze ze závažných důvodů nebo zajištění větší transparentnosti nájemních vztahů. O sjednocení pravidel ochrany

nájemců v zemích Evropské unie se snaží i Mezinárodní unie nájemníků (IUT), této iniciativě vyjadřuje podporu také Sdružení nájemníků ČR, které jako člen IUT hájí práva nájemců na národní i mezinárodní úrovni. „Víme, že stejně jako máme jednotná pravidla na ochranu spotřebitelů, měla by i pravidla nájemního bydlení být nastavena podobně. Evropská unie by měla zajistit, aby členské státy přijaly legislativu, jež zaručí, že každý nájemník bude mít transparentní písemnou smlouvu, která bude respektovat bydlení jako lidské právo, bude informativní a v souladu s národními i mezinárodními předpisy na ochranu nájemníků,“ sdělila Lenka Veselá.

Past na seniory: místo bydlení datové schránky

Vážné obavy v souvislosti s návrhem zavést možnost poskytování písemnosti prostřednictvím datových schránek jako formy komunikace v nájemních vztazích vyslovilo Sdružení nájemníků ČR. Návrh v rámci projednávání sněmovního zákona o podpoře bydlení je podle Sdružení nevhodný a v rozporu se zájmy nájemců.

„Návrh neodpovídá aktuálním potřebám a hlavně reálným schopnostem zranitelných skupin obyvatel. Zejména pak seniorů, osob se zdravotním postižením,



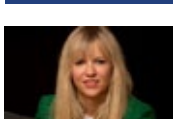
rodiců samoživitelů a dalších osob, kteří ve svém reálném životě nemají přístup k potřebné technice, ani nemají dostatečné digitální dovednosti,“ říká předsedkyně Sdružení SON Lenka Veselá.

Podle názoru Sdružení by zřízení datové schránky nájemcem jen kvůli požadavku pronajímatele bytu představovalo automatickou zákonnou povinnost komunikovat touto formou i se státními orgány – soudy, úřady, obcemi a dalšími institucemi. „Ze toho nebude reálné schopen, protože nebude mít přístup k potřebné technice, budou mu k tomu scházet potřebné kompetence apod.,“ říká Lenka Veselá.

Argumenty Sdružení sdílí i organizace pracující s lidmi, kterých se tento návrh týká, stejně jako Občanské sdružení majitelů domů v ČR.

Pokračování na další straně...

ÚVODNÍ SLOVO



Mile kolegyně, milí kolegové, před sebou máte nové číslo našeho newsletteru. V minulých měsících a týdnech je téma bydlení probíráno v médiích i mezi politiky. Toto prostředí nabírá stále větší dynamiku, ta se odráží i v naší práci, naší účasti na konferencích, workshopech, setkáních. Snažíme se být všude tam, kde jsme to považovali za nutné, abychom mohli prezentovat okruhy svých názorů, připomínat a podnětů týkajících se legislativy v oblasti nájemních vztahů, uplatňování práv nájemců, dostupnosti bydlení, jeho podpory atd.

Nechybí jsme mezi členy skupiny Grémia ministra pro místní rozvoj, v jehož rámci vedeme debaty s představiteli MMR, v rámci dalších jednání pak i se zástupci prona-

imatelů. Aktivně jsme se zúčastnili konference Dynamika proměn bydlení a společně s předsedou Asociace nájemníků, brněnským Jakubem Vysokým i na diskusním setkání Andreje Babiše v Ostravě k aktuálním otázkám dostupného bydlení pro všechny. Důrazně jsme se ohradili i proti návrhu zavést možnost doručování písemnosti prostřednictvím datových schránek jako formy komunikace v nájemních vztazích. Bydlení se stává klíčovým tématem politických debat, hovoří se o růstu cen nájmu, digitalizaci vlastnického bydlení atd. To vše může vést k dlouho očekávaným zákoným změnám, ke kterým chceme přispět. Usilujeme o to, aby práva nájemců byla v EU upravena jednotně a obdobně, jako je tomu u práv spotřebitelů. S příchodem jarem vám přejí mnoho svatých energie a spoustu příležitostí k úsměvům. S úctou, **Mgr. Lenka Veselá** předsedkyně SON

Velikonoční výzdoba žst. Hřivice

Při cestě po příjemné chmelařské trati Louny–Rakovník je možno spatřit velikonoční výzdobu v žst. Hřivice. Žst. Hřivice je obsazena výpravním a tomu odpovídá i výzdoba stanice. Sousední stanice Solopysky už takové štěstí neměla, hned někdy koncem devadesátých let usoudilo tehdejší vedení ještě nerozdělených Českých drah, že post výpravního v Solopyskách zruší a prodlouží mezistaniční úsek na 10 km! Pár let potom v roce

2008 byl zrušen i jediný rychlík, co jezdil na této trati s kdysi i s bufetovým vozem Bezdrev, zrušen. Bezdrev spojoval České Budějovice s Mostem. Název Bezdrev se pak vrátil na rychlík z Plzně do Č. Budějovic, to je už hodně jiná kapitola.

Martin Kubík

Autor článku pořídil snímky žst. Hřivice 14. dubna odpoledne při přestupu z NAD na vlak DLB

Vydává Odborové sdružení železničářů, Dům Bohemika, Na Břehu 579/3, 190 00 Praha 9. Šéfredaktor Milan Sedláček (e-mail: misedlak@seznam.cz), redakce: Daniela Houdková (tel.: +420 776 325 731, email: osz.obzor@email.cz), Miroslav Čáslavský (tel.: +420 737 275 086, e-mail: miroslav.caslavsky@osz.org), inzerce a předplatné: Bc. Eliška Kopecká (tel.: +420 735 153 466, e-mail: predplatne.obzor@osz.org, eliska.kopecka@osz.org), expeduje Typa. Webové stránky: www.osz.org. Předseda redakční rady Mgr. Martin Malý, předseda OSŽ. Tisk: Tiskárna ČD Olomouc, Tábořská 191/26, 779 00 Olomouc. Podávání novinových zásilek povoleno Českou poštou, s.p., Odštěpným závodem Střední Čechy v Praze, čj, 306/97-P ze dne 23. ledna 1997. Nevyžádané rukopisy se nevracejí. Uveřejněné příspěvky se nemají shodovat s názorem vydavatele a redakce.

MK ČR E 5063 ISSN 0862-738X