



## Svaz Odborářů Služeb a Dopravy

Křižikova 552/2, 186 00 Praha 8 - Karlín

### Generální rada

Naše č. j: SOSaD/ 125/ 2011

Zpracovatel: JUDr. Jiří Rokos 972241362

V Praze dne 19.9.2011

České dráhy, a.s.  
Generální ředitel

Nábřeží Ludvíka Svobody 1222/12  
105 12 Praha 1

Na vědomí:

Všem odborovým svazům  
působícím u ČD, a.s

Vážený pane generální řediteli,

dne 15.9.2011 pan ing. Pavel Švagr, CSc, Váš náměstek, seznámil orgány našeho svazu s iniciativou a očekávanými návrhy Českých drah, a.s, které by měly vést ke změně tarifu zaměstnaneckého jízdného (dále jen TZJ) pro zaměstnance ČD, CD Cargo, a.s a SŽDC, s.o. a stejně tak zřejmě i pro zaměstnance Drážního úřadu, Drážní inspekce a ministerstva dopravy.

Již úvodem je nutno říci, že s navrhovanou změnou TZJ ve smyslu nám přednesených návrhů Českých drah (5 – 6 ti násobné skokové zvýšení cen zaměstnaneckého jízdného oproti stávajícímu stavu) kategoricky nesouhlasíme a nemůžeme souhlasit ani s jakýmkoliv nárůstem ceny tohoto jízdného, resp. s jakoukoliv úpravou tarifu tohoto jízdného.

Očekáváme přitom, že ministr dopravy (dále jen MD), do jehož gesce a rozhodovací pravomoci úprava tarifu zaměstnaneckého jízdného a jeho změny náleží, tyto změny nepřipustí, protože by porušil důležitý závazek, který MD má, mimo jiné takové změny nepřipustit do doby ukončení transformace železnice a nevyvolávat sociální napětí.

**Stejný závazek je ovšem pro MD i pro České dráhy zakotven v dosud přijatých memorandech o zachování sociálního smíru na železnici, naposledy potom v „Memorandu o udržení sociálního smíru na železnici a o poskytnutí záruk při realizaci převodu zbývajících činností, které jsou obsahem provozování dráhy“.**

Je evidentní, že pěti a vícenásobné zvýšení TZJ znamená výrazné porušení sociálního smíru na železnici, k němuž se signatáři zavázali a i pro nesignatáře SOSaD jde jen o jasný důkaz a signál toho, že závazky z memorand jsou jen platonickým souhrnem nezávazných deklarací nezavazujícím nikoho, ačkoliv byly slavnostně podepsány a bylo veřejně deklarováno jejich dodržování. Tyto závazky považujeme přesto za závazné nejen pro všechny zaměstnance firem a organizací, jejichž statutární orgány je podepsaly, ale i pro stát, resp. MD při výkonu role státu v těchto státních firmách i pro MD, jakožto zástupce státu

ve smluvních vztazích, kterým memoranda také jsou, přestože neobsahují (bohužel) žádnou sankci přímo uplatnitelnou při jejich porušení a stávající díkce je pro případy porušení takových závazků naprosto nedostačujícím jak nám i na tomto případě i Vy názorně ukazujete.

I další důvody nás vedou k odmítnutí takové zbytečné a pohrdavé iniciativy Českých drah. Pokud se **zaměstnanecké jízdné odvíjelo od cen běžného jízdného, nyní tomu tak není.** Nejen, že občanské jízdné se nezvyšuje v těchto násobcích, ale ani nabídky komerčního jízdného nezdražují, nýbrž je tomu přesně naopak. Přitom TZJ se zvýšil v uplynulých dvou letech o cca 25% bez vazby na změnu ceny přepravy osob v těchto intencích.

Již na našem jednání jsme panu náměstkovi Švagrovi zdůraznili, že **dopad úpravy TZJ na důchodce a rodiny s dětmi je tragický a nezhojitelný. Důchodce, který má v Praze a Středočeském kraji jízdné zdarma bez ohledu na jeho původního zaměstnavatele, je ve výrazně lepším postavení, než jaké důchodci ČD přiznává jeho bývalý zaměstnavatel, pro kterého odvedl mnohdy i více než 40 let poctivé práce v nezáviděníhodných turnusech a obrovském objemu přesčasové práce.**

**Děti zaměstnanců a důchodců ČD mají navrhován tarif ZJ v takové podobě, který naprosto neodpovídá zvýhodněnému jízdnému, které mají zejména středoškolští a vysokoškolští studenti „neželezničářských“ rodin, když v těchto „neželezničářských“ tarifech je alespoň částečně zohledňován radikální nárůst nákladů na tuto kategorii studentů (školné, náklady na pomůcky, atd.) a tato tolerance se promítá do slev zejména studentského jízdného.**

To zaměstnavatel svým zaměstnancům a jejich dětem kategorie student v návrhu novelizace TZJ **zohledňovat nechce a zhoršuje tak postavení těchto rodin oproti rodinám platícím komerční a jiné slevy pro tyto rodinné příslušníky.** Znovu jde o zhoršování sociálního postavení vlastních zaměstnanců a důchodců, k němuž není naprosto žádný důvod, pokud tímto důvodem není záměr a zvláště.

Jde přitom i o důchodce, kteří nepřípadli do péče SŽDC, protože od roku 1994 má ČD důchodce vlastní, když ti, kteří „patří“ pod gesci SŽDC (v důsledku díkce transformačních zákonů) jsou dnes více 77 letí a takoví toho asi moc nenajezdí. Takže tolikrát opakovaný argument pana náměstka, že o důchodce se má starat SŽDC, zde neplatí. Mimochodem i kdyby SŽDC měla vůli a chuť něco s tímto problémem dělat, nemůže, protože nemá právo navrhovat úpravy tarifu ZJ.

Další argument pana náměstka (je to vůbec velmi nápaditý Váš podřízený, pokud jde o zhoršování postavení zaměstnanců) je, že je vydáno na 180 000 ln karet s TZJ a tímto návrhem na více než 5 ti násobné zdražení dojde k tolik požadované redukci nákladů ČD na toto jízdné, je rovněž z našeho pohledu lichý. Ti držitelé TZJ, kteří nyní mají možnost jezdit vlakem výhodněji a přitom ln kartu s touto aplikací příliš nevyžívají, si skutečně ln kartu s TZJ neobnoví a očekávané zvýšení tržeb z toho titulu se nedostaví. Jestliže stojí držitelé ln karty s tarifem ZJ za to držet si za nynější cenu tuto kartu z hrdosti na to, že je „režista“ drah, přestože vykoná vlakem několik cest do roka, **v důsledku příkré změny cen TZJ již cenu zaměstnaneckého jízdného nezaplatí a tudíž vyinkasovaná částka podle nového tarifu zůstane stejná jako před zdražením, pocit trpkosti a zloby bude ovšem narůstat.** Není vůbec jasné, jak moc potřebují ČD takovou a takto získanou tržbu z hlediska slušného zacházení se zaměstnanci, což je Vaše stěžejní povinnost, vážený pane řediteli.

**Nikdo nepřinesl žádnou kalkulaci, kolik ze toho „režisti“ ročně najezdí a o kolik tržeb „připravili“ ČD využitím zaměstnaneckého jízdného oproti běžným ln kartám se slevami 25 - 100% a oproti různým cenám jízdného v rámci marketingových kampaní. Tím není ani dán ekonomický důvod pro tyto násobky navrhovaného TZJ. Přitom**

pokladní terminály průvodčích (POP) velmi jednoduše snesou pro takovou kalkulaci podklady. Zdá se ale, že o takovou kalkulaci není zájem.

IN karty komerční jsou vydávány na dobu 1 – 5 let. Když jsme chtěli tuto praxi vnést i do In karet s aplikací TZJ, byli jsme odmítáni a dehonestováni, zejména například ze strany pana Vokouna a dalších našich milých kolegů, kteří opravdově hájí zájmy zaměstnanců. Přitom není ani v zahraničí neobvyklé, pokud si zákazník koupí jízdné ve slevě na značný časový úsek dopředu. Zde pan náměstek mává ve své argumentaci plamenným mečem daní, říká, že takové předplacené jízdné bychom museli dodanit daní z přidané hodnoty; v případě změny její sazby v průběhu platnosti takto zakoupeného jízdného. Takovou argumentaci musíme odmítnout a každý ví, že tomu tak není. Možná to ví i pan náměstek. Ale účel světi prostředky. V podrobnostech odkazujeme na předpisy o DPH ve vazbě na uskutečněné plnění.

**Pokud jsme se dotkli zahraničních zaměstnaneckých slev, bylo by dobré vědět, jaké že poměry v TZJ jsou např. u našich nejbližších „železničářských“ sousedů a kolegů (Rakousko, Německo), ale i ve Francii a u dalších vyspělých zemí, abychom se nesrovnávali třeba s Angolou nebo Íránem, jak to činí naši politici, když nám zavádějí svá novátorská ekonomická opatření, ožebračující téměř všechny občany. To ovšem u tarifního zaměstnaneckého jízdného nikdo nezjišťuje, ale návrhy na oškubávání zaměstnanců předkládá, i když k tomu není fakticky oprávněn. Bylo by třeba nejen znát rozsah jízdních výhod zahraničních kolegů, ale i např. kolik procent z třeba průměrné mzdy představuje jejich tarif zaměstnaneckého jízdného a jaký je poměr „režistů“ k počtu aktivních zaměstnanců. Rádi takový údaj zveřejníme.**

Návrhy na zkvalitnění péče o „režisty“ zrušením bezplatné přepravy jízdních kol a zavedením pravidel, kdy lze In kartu s TZJ pozbýt např. v důsledku chování neslučitelného řekněme s pravidly morálky a občanského soužití nebo lépe přepravním řádem ČD, jsou zbytné. Každého cestujícího lze postihnout stejně a pravidla přepravy to umí. Je třeba sledovat, jak je „režista“ hrdý na svůj podnik tím, že neporušuje přepravní řád, jak odůvodnil pan náměstek tuto novátorskou myšlenku – pokud „režistovi“ mu taková složka v jeho jednání chybí, tak mu In kartu s TZJ za trest sebrat na nějakou dobu. K tomu lze říci jedině: Zřejmě budou všichni zaměstnanci a důchodci nyní obzvláště hrdi na svoji In kartu s tak drahocenným obsahem. Opravdu si to myslíte?

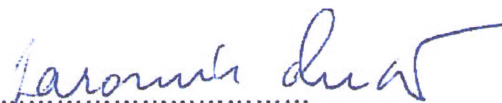
**Daleko horší úvahou představitelů ČD je, jak ještě ke zdražení TZJ co nejvíce znechutit zaměstnancům a jejich rodinným příslušníkům jejich zaměstnaneckou In kartu, je úvaha nepustit je do určité kategorie vlaků. V době, kdy do EC a IC vlaků pouštíme všechny zákazníky ČD bez jakéhokoliv rozlišení, když by takové rozlišení příplatkem bylo více než na místě, chtějí představitelé ČD rozlišovat u svých zaměstnanců a dalších režistů, které že vlaky jsou pro ně příliš noblesní, než aby je tam pustili, jinak řečeno, které že vlaky se vyhlásí jako vlaky pro ně za nedostupné za TZJ. Taková politika je vyloženě urážlivá a asociální. Třeba minimálně doložit, že „režisti“ zabírají místa komerčně platicím zákazníkům. Takový důkaz je ovšem ani z prstu nevyucatelým v době, kdy SC a mnohé EC nenacházejí ve 2. třídě naplnění a ve třídě první se tlačí cizinci, kteří se bojí druhou třídou jezdit, protože tam ČD vlivem své tarifní politiky pustili cestující, kteří jsou řečeno nynější politickou hantýrkou nepřizpůsobiví.**

A konečně zdaleka nikoliv posledním, ale rozhodně důležitým argumentem proti radikálnímu nárůstu TZJ současně s omezením jeho rozsahu je fakt, že do ukončení transformace železnic (tedy zejména ČD), tedy do vzniku železničního holdingu, se všichni představitelé státu i stávajících železničářských firem a organizací zavázali, že nebudou zvyšovat tarif zaměstnaneckého jízdného. Tento závazek byl jimi garantován již někdy kolem roku 1993. Je třeba si jen vzpomenout a nesnažit se svým zaměstnancům

za každou cenu nezhoršovat jejich nijak záviděníhodné postavení, zejména pokud jde o jejich odpovědnost a loajalitu.

Doufáme, vážený pane generální řediteli, že nahlédnete spolu s námi, že nepodání Vašeho návrhu na 5 – 6 ti násobné skokové zdražení tarifu zaměstnaneckého jízdného (TZJ) přinášející nepatrné až žádné ekonomické výhody, je bohatě vyvážena pocitem sounáležitosti se zaměstnanci a neporušováním závazků, které byly i Vámi a Vašimi právními předchůdci přijaty a stále platí.

V úctě



.....  
Ing. Jaromír Dušek  
předseda  
Svazu Odborářů Služeb a Dopravy