

Jurečka: Penze představíme v říjnu

PRAHA Ministr práce a sociálních věcí Marian Jurečka (KDU-ČSL) předpokládá, že návrh důchodové reformy předloží začátkem října. Nyní se návrh dokončuje. Zároveň věří, že vláda uspěje u Ústavního soudu v případě již schválených změn v důchodovém systému, které napadlo opoziční hnutí ANO. V úspěch věří i v další schválené změny důchodového systému, kterou chce ANO rovněž napadnout. Rekl to v České televizi v Otázkách Václava Moravce. Stínový premiér vlády ANO Karel Havlíček v ČT řekl, že zatím neví, kdy tento návrh ANO podá.

Hnutí ANO se již dříve obrátilo na Ústavní soud v případě schváleného návrhu na omezení letošní červené valorizace důchodů. Hnutí se chce na Ústavní soud obrátit i v případě novější novely schválené v létě, která upravuje mimo jiné předčasné odchody do důchodu. Havlíček připomněl, že v případě první stížnosti k soudu to trvalo dva až tři měsíce. Prohlásil, že pokud by soud vyhověl návrhům hnutí ANO v obou případech, pak by to znamenalo konec současné vlády a předčasné volby.

Jurečka s tím ale nesouhlasil a označil to za „mantru“ ANO. „Nepředpokládám, že taková situace nastane. Jsme připraveni u Ústavního soudu velmi kvalitně obhájit naše kroky,“ řekl Jurečka. „Předpokládám, že u Ústavního soudu uspějeme,“ dodal. Jurečka naopak Havlíčkovi řekl, že bývalá vláda Andreje Babiše (ANO) neudělala v důchodech nic.

Bývalý premiér a také bývalý ministr práce Vladimír Špidla (Socdem) uvedl, že návrh k Ústavnímu soudu na zrušení změn zákona je namístě. Některé věci se podle něj daly udělat lépe a řada námitek podle něj není planých. Špidla odmítl, že by důchody byly neufinancovatelné. S odvoláním na Národní rozpočtovou radu uvedl, že v roce 2050 bude nutné dávat na důchod 12 procent hrubého domácího produktu, což je podle něj možné.

Jurečka také řekl, že chce v příštím roce a půl díky postupnému zavádění digitalizace snížit počet zaměstnanců svého resortu o 2500 lidí. To mu má ušetřit peníze na platy i na provoz. čtk

Firmy odmítají TV poplatek

Dokončení ze strany 1

„Nechápeme, proč by firmy měly platit za služby, které jsou z jejich strany nevyžádané a které nevyužívají,“ řekl LN Jiří Holoubek, člen představenstva Svazu průmyslu a dopravy ČR. Podle něj většina firem ze změny nejasá.

Společnosti mají výhrady zejména k poplatkům za televizní vysílání. Svaz průmyslu již tři roky jedná s ministerstvem kultury i Českou televizi o požadavku na zrušení koncesionářských poplatků za televizní obrazovky. Ty totiž některým firmám slouží například ke sledování procesu výroby, a nepřijímají tak televizní signál.

Podle současného zákona firma platí za každou televizi, která je schopná přijímat televizní signál. A to i přesto, že je upravena k jinému účelu. Právě toto znění chtěl svaz průmyslu ze zákona odstranit kvůli tomu, že velká část firem, jako jsou třeba výrobní linky, používá televize výhradně pro pracovní účely.

Novela, kterou kabinet Petra Fialy (ODS) schválil na úterním jednání vlády, sice toto znění již nezmiňuje, ale povinnost placení

firmám z velké většiny zůstane. „Ministerstvo vzhledem k rozvoji nových technologií v návrhu zavádí pro firmy ‚paušál‘, což znamená, že zaměstnavatelé prosazená výjimka přestává být relevantní,“ vysvětlila LN generální ředitelka Asociace malých a středních podniků a živnostníků ČR Eva Svobodová. Navrhovaná změna se podle ní dotkne i firem, které momentálně koncesionářské poplatky platit nemusely.

Připlatí si i běžný obyvatel

Návrh nyní svaz průmyslu a dopravy projednává s členskými asociacemi a firmami. „Považujeme jej za velmi problematický a budeme se vůči němu negativně vymezovat,“ nesouhlasí se změnami Holoubek, jenž dále uvedl, že změny se svazem nebyly ani konzultovány.

Jediným přijatelným řešením je podle Holoubka zachování výjimky pro televizní obrazovky, které jsou ve výrobních linkách. Tam totiž slouží například k zobrazování výsledků po provedených testech u nově vyrobených součástek.

Za televizi a rozhlas si připlatí 35 korun měsíčně také běžní oby-

Koncesionářské poplatky nově

■ Kolik mají platit firmy

Společnosti mají být rozdělené do šesti pásem. Poplatky by se násobily koeficientem podle počtu zaměstnanců. Čím více má firma lidí, tím více zaplatí.

■ Kolik mají platit běžní lidé

Televizní poplatek se má zdrazit o 25 korun na 160 korun měsíčně a rozhlasový vzroste o deset korun na 55 korun za měsíc. Nyní se platí 135 a 45 korun.

■ Kolik to má vynést

České televizi by měl vzrůst výnos z poplatků z letos očekávaných 5,7 na 7,1 miliardy korun po odečtení příjmu z končící výjimky platby DPH. U Českého rozhlasu má příjem vzrůst o 600 milionů korun na zhruba 2,8 miliardy korun.

vatelé. Podle ministra kultury Martina Baxy (ODS) se povinnost platit koncesionářské poplatky navíc rozroste i na další obyvatele. Od roku 2025 budou televiz-

ni a rozhlasový poplatek platit i ti, kdo disponují jakýmkoliv zařízením, které umožňuje příjem veřejnoprávních médií. Tím je tedy i mobil, tablet či počítač. Počet poplatníků se má zvýšit zhruba o 230 tisíc.

České televizi tak vzroste výnos z poplatků z letos očekávaných 5,7 miliardy o 1,4 miliardy korun po odečtení příjmu z končící výjimky platby DPH. U Českého rozhlasu vzroste o 600 milionů korun ze stávajících dvou miliard korun.

Kritika od konkurence i opozice

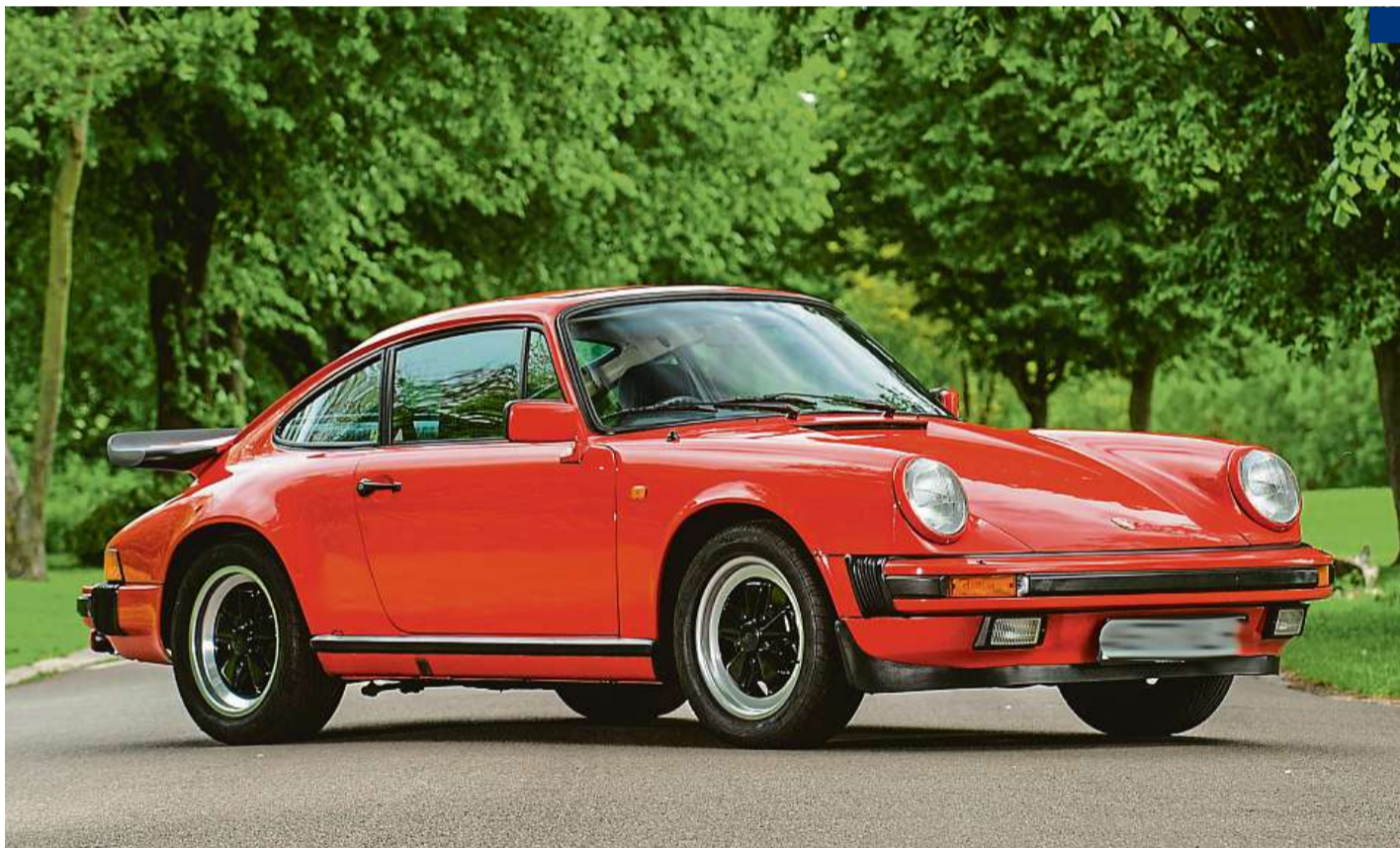
Návrh vítají zástupci Českého rozhlasu i České televize. „Je výsledkem naší dlouhodobé komunikace s politiky a veřejností a dlouholetého předkládání argumentů o neudržitelnosti veřejné služby při nevyřešení jejího financování,“ uvedl končící generální ředitel České televize Petr Dvořák.

Ten věří, že se díky zvýšenému příjmu z poplatků podaří nejen zachovat stávající šíři veřejné služby, ale i narovnat platový dluh, který má ČT vůči svým zaměstnancům i tvůrcům.

Proti navyšování rozpočtu České televize jsou naopak zástupci komerčních televizí, podle nichž by to znamenalo nerovnováhu na trhu. Kritika zní také z řad opozičních politiků. „Až se vrátíme do vlády, zrušíme poplatky a budeme hledat jiné způsoby financování Českého rozhlasu a České televize. Třeba prostřednictvím státního rozpočtu,“ řekla stínová ministryně kultury Jaroslava Pokorná Jermanová (ANO). Někdejší stře-dočeské hejtmance dále vadí, že návrh nebyl s opozicí prokonzultován.

Televizní poplatek je 15 let na stejné výši, tedy 135 korun, a od té doby jeho reálná hodnota podle ministra Baxy klesla na 72 korun. Rozhlasový poplatek, 45 korun, se nezměnil 18 let a jeho hodnota je v současnosti poloviční. Vybírání koncesionářských poplatků sahá do poloviny 20. století. Tehdy se za rozhlas platilo pět korun československých a za televizi 15 korun.

Takzvané koncesionářské poplatky jsou základem hospodaření České televize i Českého rozhlasu. U televize činí příjem z poplatků více než tři čtvrtiny a u rozhlasu zhruba 90 procent příjmů.



60 LET IKONICKÉHO AUTA

V Česku jezdí tisíc poršátek 911

PRAHA V Česku jezdí 979 aut Porsche 911. Ikonický sporták, od jehož představení uplyne zítra 60 let, se na našich silnicích vyskytuje nejčastěji s rokem výroby 2002 a 2012. Naopak z prvních deseti let výroby jezdí jen asi 12 vozů (na snímku je auto moderátora Top Gearu Jamese Maye z roku 1984). První „devětsetjednáctka“ s kulatými světlými a splyvavou zádi byla představena 12. září 1963 na autosalonu ve Frankfurtu na Mohanem. Navrhl ji sedmadvacetiletý Ferdinand Alexander Porsche, syn zakladatele automobilky. Současné modely jsou osmou generací, stojí od tří do sedmi milionů korun. čtk, red FOTO PROMEDIA

Expert: Autoškola v patnácti? Jsem pro

Od nového roku se mění pravidla autoškoly. Řidičák si budou moci lidé začít dělat v 15,5 letech, od 17 pak budou moci řídit s mentorem

HYNEK PAŠTĚKA

PRAHA Když svému potomkovi rodiče slíbí, že s ním budou od sedmnácti let jezdit v autě jako mentoři, měli by to dodržet. Pro mentorství si mohou udělat i jednodenní bezplatný kurz, líčí dopravní expert z Platformy Víze 0 Roman Budský.

„Nejhorší situace je, když mladý člověk v sedmnácti udělá řidičák a najednou se zjistí, že s ním nikdo nechce jezdit. Za volant si poprvé sedne až v osmnácti. A v tom okamžiku je v horší řidičské kondici, než kdyby čerstvě vyšel z autoškoly,“ vysvětluje Budský.

LN V autoškole bude možné sednout za volant již v 15,5 roce věku. Je to dobré?

Vychází se ze zahraniční zkušenosti, kde to je zavedeno v řadě států EU. Když se to dělá poctivě a správně, tak to má skutečně extrémně pozitivní dopad na řidičské výkony nových šoférů, na bez-

pečnost jejich řízení. Jde o to, že když uděláte autoškolu, najedete přibližně 500 kilometrů. A to je zoufale málo. Celosvětově se odborníci shodují, že pod dozorem zkušeného, ať už řidiče autoškoly, nebo třeba právě zaváděného mentora, byste měli najezdit alespoň 3000 kilometrů. Tím se o desítky procent sníží rizika, že způsobíte vážnou dopravní nehodu. Navíc, v autoškole jezdíte tak dva měsíce. Řada lidí inklinuje k tomu udělat si řidičák během letních prázdnin. Sluníčko svítí od pěti ráno do desíti večer, takže nejezdíte za tmy, je teplo. Pak se nestačí dívat na podzim a v zimě. Neumíte jezdit za tmy, za mlhy, na mokré silnici, o námraze a sněhu ani nemluvě.

LN To se nyní změní...

Když budete jezdit podle modelu platného od 1. ledna 2024, můžete s mentorem jezdit celý rok, poznáte všechna roční období. Navíc jezdíte po jiných trasách, než znáte z autoškoly. To vás

nutí, abyste aplikovali pravidla silničního provozu, všiml si značek, přitom jezdil dostatečně svižně. A protože sedíte za volantem, máte tu odpovědnost na sobě, ale stále máte vedle sebe mentora, který vám může poradit.

Někdy se to kritizuje, že v sedmnácti jsou řidiči ještě „telata“, ale oni nebudou jezdit sami. To je rozhodně lepší, než když začnou jezdit v osmnácti po 500 kilometrech a bez doprovodu. Když člověk usedne za volant v osmnácti a má za sebou aspoň tři tisíce kilometrů, už se umravní a je v daleko lepší řidičské kondici než jeho vrstevník s čerstvými papíry.

LN Zmínili jste podmínku, že se to musí dělat poctivě. Jaká hrozí rizika?

Jedním je, že si mladý člověk v sedmnácti udělá řidičák a najednou se zjistí, že s ním nikdo nechce jezdit. Za volant si poprvé sedne až v osmnácti. V tom okamžiku je v horší kondici než kdyby čerstvě vyšel z autoškoly. To

je to nejhorší, co může nastat. Teoretickým rizikem také je, že si za volant před dovršením osmnácti let sedne sám. To se ale bude postihovat a kromě pokuty hrozí šest až dvanáct měsíců zákazů řízení. Sám ale mít auto nebude, takže hodně záleží na rodičích, aby si toto pohlídali.

Jde také o to, aby mentoři věděli, co s mladými dělat. Konají se jednoduché kurzy pro mentory, které jsou zdarma, platí se z Fondu zábrany škod. Dozvědí se tam hodně zajímavých věcí, osvěží pravidla silničního provozu a poznají i metodiku zkušených učitelů autoškoly. Například jak komunikovat bez averze a agrese, jak vysvětlovat a jak začít vést reagoval na pocíťované riziko.

LN Je člověk v patnácti a půl letech, byl s učitelem autoškoly po boku, schopen ustát hustý provoz ve větších městech?

Je na učiteli autoškoly, aby zvolil adekvátní náročnost trasy, která odpovídá kondici žáka. Záleží,

jak je zručný a schopný se orientovat v provozu. Dá se také předpokládat, že lidé, kteří půjdou do tohoto modelu, již patří k těm zodpovědnějším. Zpravidla totiž, když se rodiče rozhodnou s potomkem jezdit, vyžadují, aby se také poctivě připravoval. Chodil do autoškoly, učil se testy, jezdil. Protože pak vedle něj sedí sami. Tito lidé pak patří k nejlepším žákům, protože to berou vážně.

LN Rodičům, jejichž dítě v patnácti projeví zájem o autoškolu, byste tedy doporučil souhlasit, ale s podmínkou maximálně zodpovědného přístupu?

Ano a současně musí být budoucí mentor rozhodnutý, že do toho také půjde. Protože až bude mít potomek řidičský průkaz, je třeba začít jezdit. Ne si to rozmyslet.

LN Takže odpovědnost je na obou stranách, ne jen na mladém řidiči?

Zcela určitě. Všichni si musí

říci, že do toho jdou. A rodiče se mohou třeba i průběžně ptát v autoškole, jestli tam chodí, zda píše testy, jak vypadají jízdy. To není od věci, do školy se chodí na třídní schůzky, proč by se člověk nemohl zeptat v autoškole.

LN Jaká je šance, že jako mentor dokážete zabránit krizové situaci při jízdě, případně se z ní dostat se zdravou kůží?

Základem je, že žák má řidičský průkaz a běžné situace by měl řešit sám. Zkoušel ho komisař, je způsobilý. Při jízdě na neznámých trasách, kdy začne padat tma, mrholí nebo hrozí namrznání, je na mentorovi, aby zvolil náročnost cesty. A třeba aby vyrazili dříve. Rodiče musí vycházet z toho, že za volantem nesedí někdo, kdo najezdil půl milionu kilometrů. A v situacích, které náleží zkušeným řidičům, třeba když začne hustě sněžit a k tomu je silný provoz, by si mentor měl za volant sednout sám. Každý soudný člověk pochopí, že je to nejlepší řešení.