

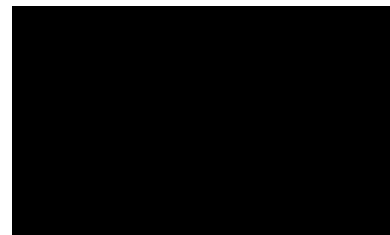
vaše značka

naše značka  
840/21/KŘ/STA

vyřizuje / linka

datum  
19/08/2021

pid



## ROZHODNUTÍ

Regionální organizátor pražské integrované dopravy, příspěvková organizace, se sídlem Rytířská 406/10, Staré Město, 110 00 Praha 1, IČO: 60437359 (dále jen „**ROPID**“ nebo „**povinný subjekt**“), jako povinný subjekt podle zákona č. 106/1999 Sb., o svobodném přístupu k informacím, ve znění pozdějších předpisů (dále jen „**zákon**“), rozhodl podle ustanovení § 15 odst. 1 zákona v prvním stupni takto:

Žádost žadatele [REDAKCE], datum narození nesděleno, adresa místa trvalého pobytu nesdělena, ID datové schránky tserpjp (dále jen „**žadatel**“), o poskytnutí informací ze dne 4. 8. 2021, ve které se domáhá poskytnutí informací ohledně nákladové struktury distribučních kanálů jízdného pro systém PID, se podle ustanovení § 2 odst. 4 a § 15 odst. 1 zákona

**o d m í t á .**

### Odůvodnění:

Žádostí ze dne 4. 8. 2021, která byla povinnému subjektu doručena prostřednictvím e-mailu téhož dne, se žadatel domáhá poskytnutí následujících informací:

- a) přesné složení prodejní ceny jízdenky v hodnotě 30, 40, 120 a 330 Kč vydávané prodejními automaty;
- b) přesné složení prodejní ceny jízdenky v hodnotě 30, 40, 120 a 330 Kč prodávané smluvními prodejci,
- c) přesné složení prodejní ceny jízdenky v hodnotě 31, 42, 120 a 330 Kč poskytované formou SMS,
- d) přesné složení prodejní ceny jízdenky v hodnotě 30, 40, 120 a 330 Kč (nebo jejich ekvivalentů) poskytované jinou formou,

s tím, že

- složením prodejní ceny se rozumí zejména (avšak nikoliv pouze): náklady na skutečné vydání dokladu (papír, elektřina, distribuce materiálu, apod.), náklady na provoz prodejních automatů (včetně zpracování plateb), náklady na provize pro prodejce, zpracovatele plateb atd., daňové náklady, zisk a další náklady, včetně jejich specifikace;
- pojmem „přesné“ se rozumí takové číslo známé povinnému subjektu na základě ekonomických kalkulací, které se nejvíce blíží skutečné hodnotě; pro potřeby statistických výpočtů a fixních nákladů nechť povinný subjekt poskytne

**Regionální organizátor  
pražské integrované dopravy**  
Rytířská 406/10, 110 00 Praha 1  
IČO 604 37 359  
Datová schránka ku79q7n  
T +420 234 704 511  
ropid@ropid.cz

**Integrovaná doprava  
Středočeského kraje**  
Sokolovská 100/94,  
186 00 Praha 8  
IČO 057 92 291  
Datová schránka xx00x0x  
T +420 720 025 631  
idsk@idsk.cz

info +420 234 704 560  
www.pid.cz

taková čísla a časová okna, se kterými běžně pracuje, např. účetní rok, přepočtená na jednu vydanou jízdenku;

- ziskem se pro odstranění pochybností rozumí částka, která se použije na pokrytí nákladů na poskytnutou službu – tedy na skutečnou přepravu, včetně nákladů na kontrolu jízdného, dává-li to v daném případě smysl.

Jelikož v žádosti o poskytnutí informace neuvedl žadatel své datum narození a adresu místa trvalého pobytu, vyzýval jej povinný subjekt dne 11. 8. 2021 podle § 14 odst. 5 písm. a) zákona k doplnění chybějících náležitostí, což žadatel do dnešního dne neučinil; povinný subjekt se však přesto rozhodl, že žádost neodloží a rozhodne o ní, byť s ohledem na absenci bližších osobních údajů žadatele zůstává jediným funkčním kanálem pro písemnou komunikaci pouze e-mail (žadatelem uvedená datová schránka není povinnému subjektu, který není orgánem veřejné moci, dostupná a povinný subjekt do ní nemůže nic zasílat).

Povinný subjekt posoudil podanou žádost a shledal, že je zde naplněn důvod pro odmítnutí podle § 2 odst. 4 zákona, neboť povinný subjekt požadovanými informacemi v dané podobě vůbec nedisponuje.

Povinný subjekt předně podotýká, že on sám žádné jízdní doklady svým jménem nevydává, ani nerealizuje jejich výrobu. Povinný subjekt rovněž nerozhoduje o tarifu Pražské integrované dopravy (dále jen „PID“) a nestanovuje výši ani strukturu jednotlivých druhů jízdného. Povinný subjekt jakožto organizátor integrovaných veřejných služeb v přepravě cestujících pro systém PID ve smyslu § 6 zákona č. 194/2010 Sb., o veřejných službách v přepravě cestujících a o změně dalších zákonů, ve znění pozdějších předpisů, má především organizační, koordinační a kontrolní roli, jak ostatně plyne i z jeho zřizovací listiny.

Výroba, distribuce a další nakládání s jízdními doklady v listinné i elektronické formě je v rámci systému PID rozdělena mezi celou řadu subjektů a podílejí se na ní zejména jednotliví dopravci zapojení do systému, provozovatel Multikanálového odbavovacího systému a další smluvní partneři (např. externí prodejci listinných jízdních dokladů). V rámci plnění úkolů svěřených povinnému subjektu jeho zřizovací listinou samozřejmě povinný subjekt průběžně sleduje a vyhodnocuje nákladovou efektivitu jednotlivých činností realizovaných při provozování systému PID, avšak pro tyto účely sleduje hodnoty na odlišných stupních agregace, než čeho se domáhá žadatel. Povinný subjekt podotýká, že žadatelem definované nákladové položky mají z podstatné části povahu fixních (režijních) nákladů, které z povahy věci nejsou jednoznačně přiřaditelné ke konkrétnímu nákladovému objektu, na rozdíl od nákladů přímých (jednicových). Jednotlivé subjekty zapojené do systému PID vykonávají v rámci tohoto systému i celou řadu dalších činností, a proto v jejich nákladové struktuře nelze spolehlivě odlišit, které náklady jsou přesně přiřaditelné k úkonům souvisejícím s jízdními doklady. Takto podrobná alokace (kterou pravděpodobně neprovádějí a nemají k dispozici ani jejich primární původci) není pro řádnou činnost povinného subjektu potřebná, a proto ji povinný subjekt po spolupracujících subjektech v takovémto členění a podrobnosti nevyžaduje. Povinný subjekt sleduje a vyhodnocuje náklady systému a jeho efektivitu komplexně, přičemž pro tyto účely je nerozhodné, jaká je nákladová struktura jedné z kontextu vytržené položky, např. jízdních dokladů – systém PID je nutno vnímat jako vzájemně provázaný funkční celek.

Kromě toho u podstatné části typových nákladových položek vymezených žadatelem v jeho žádosti je jakákoliv smysluplná alokace zcela vyloučena a nelze ji vůbec relevantně provést (tedy takovouto informací ani nelze získat, i kdyby se o to povinný subjekt nad rámec svých povinností a zcela mimo rámec § 2 odst. 4 zákona pokusil). Např. u nákladů na elektřinu nelze určit, jakou konkrétní skutečnou spotřebu vykazují jednotlivé prodejní automaty (to by každý z nich musel být osazen elektroměrem, což je samozřejmě nereálné), stejně tak nelze vyselektovat náklady na elektřinu spojené s jízdními doklady např. u informačních center a dalších distribučních kanálů (včetně např. elektřiny na provoz serverů pro mobilní aplikaci PID Lítačka) – ve všech těchto případech se realizuje mnohem více činností než pouhá výroba či distribuce jízdních dokladů, a tyto činnosti jsou natolik provázány, že nákladovost samotných jízdních dokladů nelze vyselektovat. Totéž platí i pro personální náklady (to by museli být vyčleněni pracovníci, kteří by se věnovali výlučně jízdním dokladům, což neodpovídá realitě). Pokud jde o transakční náklady (bankovní poplatky apod.) či přímé náklady např. na výrobu listinných jízdních dokladů, tyto náklady sice teoreticky vyčíslit lze (na úrovni jejich primárních původců, kam ale povinný subjekt nespadá), ale jejich přesná výše a struktura (z níž by bylo možno určit jednotkovou cenu alokovatelnou na jeden

**Regionální organizátor  
pražské integrované dopravy**  
Rytířská 406/10, 110 00 Praha 1  
IČO 604 37 359  
Datová schránka ku79q7n  
T +420 234 704 511  
rapid@rapid.cz

**Integrovaná doprava  
Středočeského kraje**  
Sokolovská 100/94,  
186 00 Praha 8  
IČO 057 92 291  
Datová schránka xx00x0x  
T +420 720 025 631  
idsk@idsk.cz

jízdní doklad) je zpravidla kryta obchodním tajemstvím (bankovní služby i služby výroby cenin jsou běžnou komerční činností a spolupracující subjekty si chrání své know-how a obchodní detaily), navíc – jak už je vysvětleno výše – povinný subjekt tyto údaje v takovémto detailu nezpracovává a ani od třetích osob nevyžaduje. Obdobné závěry pak platí i pro „daňové náklady“ (rozsah daňových povinností je u každého daňového subjektu striktně individuální a může být ovlivněn celou řadou okolností).

Pokud jde o položku označenou žadatelem jako „zisk“, pak – odhlédneme-li od nevhodně zvoleného označení (to, co žadatel označuje jako „zisk“, neodpovídá obvyklému chápání této ekonomické kategorie) – lze konstatovat, že veškeré výnosy z jízdného v rámci systému PID jsou v plném rozsahu spotřebovány tímto systémem, tj. na úhradu jeho nákladů (včetně nákladů na samotné přepravní služby); žádnou konkrétní alokaci pak z výše uvedených důvodů nelze poskytnout, protože systém PID funguje jako jeden komplexní celek a peněžní prostředky na příjmové straně nelze jednoznačně přiřadit ke konkrétním výdajům na straně nákladové (zjednodušeně řečeno, ze „sumy výnosů“ se hradí „suma nákladů“, zásadně bez individuální přímé vazby). Pro úplnost povinný subjekt podotýká, že míra krytí nákladů systému PID tržbami z jízdného se pohybuje pod 20 % (tedy výnosy z jízdného pokrývají pouze necelou pětinu celkových nákladů; v období coronavirových opatření klesla pod 15 % – je tedy zřejmé, že dosahování jakéhokoliv „zisku“ je pojmově vyloučeno).

Povinný subjekt dodává, že stanovení konkrétní výše a struktury jízdného je při současném nastavení dopravní politiky především politickým rozhodnutím (což platí nejen pro systém PID, ale obecně pro všechny systémy veřejné hromadné dopravy v České republice), které má za cíl nastavit vhodný kompromis mezi mírou krytí nákladů tržbami na straně jedné a atraktivitou veřejné dopravy (a s tím spojenými pozitivními externalitami v podobě např. redukce individuální automobilové dopravy, ochrany životního prostředí apod.) na straně druhé. Podkladem pro stanovení výše jízdného sice jsou dlouhodobé ekonomické analýzy a odhady budoucího vývoje, ale konečné slovo má vždy politická reprezentace a jsou zohledněny nejen „tvrdé“ ekonomické aspekty, ale i celá řada „měkkých“ kritérií (např. sociální dopady apod.).

Povinný subjekt tak uzavírá, že žadatelem požadovanými informacemi nedisponuje, a pokud by chtěl žadatele uspokojit, musel by tyto informace jako nové vytvořit, což je již mimo rámec jeho zákonných povinností. U podstatné části žadatelem požadovaných informací navíc tyto informace ani reálně vytvořit či jinak získat nejde, takže žádosti z podstatné části vůbec nelze ani objektivně vyhovět (v podrobnostech viz výše).

Jelikož povinný subjekt požadovanými informacemi nedisponuje, zároveň ověřil, zda jimi náhodou není povinen disponovat (pokud by tomu tak bylo, tak žádost o informace nelze odmítnout, ale povinný subjekt je naopak povinen takovouto „povinnou“ informaci vytvořit a žadateli poskytnout). Povinný subjekt však neidentifikoval žádný konkrétní právní nebo jiný předpis, který by mu ukládal takovýmito informacemi (v žadatelem požadovaném rozsahu a detailu) disponovat. Odmítnutí žádosti je tedy zcela legitimní.

Vzhledem ke všem výše uvedeným skutečnostem tak povinný subjekt dospěl k závěru, že požadované informace nelze žadateli poskytnout. Povinný subjekt tak v souladu s ustanoveními § 2 odst. 4 a § 15 odst. 1 zákona rozhodl tak, jak je uvedeno ve výroku tohoto rozhodnutí.

**Regionální organizátor  
pražské integrované dopravy**  
Rytířská 406/10, 110 00 Praha 1  
IČO 604 37 359  
Datová schránka ku79q7n  
T +420 234 704 511  
ropid@ropid.cz

**Integrovaná doprava  
Středočeského kraje**  
Sokolovská 100/94,  
186 00 Praha 8  
IČO 057 92 291  
Datová schránka xx00x0x  
T +420 720 025 631  
idsk@idsk.cz

info +420 234 704 560  
www.pid.cz

### **Poučení:**

Proti tomuto rozhodnutí je možno do 15 dnů ode dne jeho doručení podat odvolání k Radě hlavního města Prahy prostřednictvím povinného subjektu, který rozhodnutí vydal.