

Vážený pan

Sdělení o poskytnutí informace podle zákona č. 106/1999 Sb.

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**“), obdržel dne 1. 12. 2021 prostřednictvím elektronické e-mailové adresy žádost o poskytnutí informací podle zákona č. 106/1999 Sb., o svobodném přístupu k informacím, ve znění pozdějších předpisů (dále jen „**InfZ**“).

V žádosti se žadatel domáhal poskytnutí informací 1) podle jakých kritérií povinný subjekt rozhoduje, zda je provoz dané autobusové linky ekonomický, když žadatel předpokládá, že mezi kritéria patří využití cestujícími a různé náklady na provoz linky, 2) zda se počítají náklady na životní prostředí (např. pokud je použitý autobus s naftovým pohonem, jsou k celkovým nákladům přiřazeny zvýšené náklady na energii ve srovnání s autobusem využívajícím čistou energii?), 3) dokumentu (pro případ, že existuje), který tato kritéria stanoví (například obecný dokument, který je součástí celkové obchodní/provozní strategie).

K žádosti o poskytnutí informací podle InfZ ze dne 1. 12. 2021 povinný subjekt sděluje, že základním parametrem ekonomických kalkulací v hromadné dopravě jsou ekonomicky oprávněné náklady za provozované veřejné služby a čistý příjem, který odráží návratnost vloženého kapitálu.

Veřejnou službu definují shodně předpisy EU i harmonizované právní předpisy ČR. Dopravní obslužností se rozumí zabezpečení dopravy po všechny dny v týdnu především do škol a školských zařízení, k orgánům veřejné moci, do zaměstnání, do zdravotnických zařízení poskytujících základní zdravotní péči a k uspokojení kulturních, rekreačních a společenských potřeb, včetně dopravy zpět, přispívající k trvale udržitelnému rozvoji územního obvodu.

Veřejná služba je to proto, že by se nedala zajistit čistě na komerční bázi (nebyla by dotována a na její financování by bylo pokryto jen vybraným jízdným od cestujících), proto je i na základě stanovených obecných pravidel kompenzována. Tedy je potřeba zajistit i dopravu do částí města, obcí, regionu, kdy by se komerčně zajistit takové služby nedaly. Proto se objednávají i spoje, které jsou ekonomicky ztrátové, avšak jsou nesmírně důležitým prvkem, přispívajícím k udržitelnému rozvoji města/regionu. Tedy veřejné služby v přepravě cestujících jsou často ztrátové. Nebývá na nich z důvodů sociální dostupnosti nebo jako motivačního prvku pro jejich využití a odlehčení infrastruktury měst účtováno ani ekonomické jízdné. Právě proto existuje institut veřejné služby v přepravě cestujících, který je zakotven v právních předpisech EU a transponován do právních předpisů všech států EU.

Postupy kalkulace nákladů jsou stanoveny ve vyhlášce č. 296/2010 Sb., o postupech pro sestavení finančního modelu a určení maximální výše kompenzace a ty jsou obecně závazné pro objednávku veřejných služeb. Pokud se jedná o Dopravní podnik hl. m. Prahy a.s., ten je podle zákona vnitřním provozovatelem a zajišťuje pro město i další služby jako je např. ochranný systém metra, zálohy autobusů za kolejovou trakci a další činnosti. Veřejná služba je především záměr zákonodárců a následně objednatelů, jak zajistit dopravu i do poslední vesničky a pomoci tak rozvoji i regionů, které by bez fungující dopravy stále více stagnovaly nebo zaostávaly. Druhým neméně významným důvodem je snížení individuální dopravy ve městech.

Dále povinný subjekt sděluje, že na městských autobusových linkách v hl. m. Praze jsou zatím v provozu téměř výhradně naftové autobusy, projekty elektrifikace se v gesci Dopravního podniku hl. m. Prahy, a. s. teprve rozbíhají. Přestože účinnost elektromotorů je vyšší než u spalovacích motorů, konkrétní náklady na „čistý“ provoz budou pravděpodobně v přepočtu na ujetý kilometr až 2x vyšší. Je to s ohledem na více než 2x vyšší cenu elektrobusových vozidel oproti autobusům s klasickými dieselovými pohony, nutnost během životnosti vozidla měnit v něm obsaženou baterii a nutnost zohlednění stavby a provozování nové dobíjecí a trolejové infrastruktury.

Tento typ provozu se tedy neobejde bez zásadního podílu externích dotací z evropských fondů, o které bude hlavní město Praha usilovat. Ekologizace dopravy bude postupně řešena v souladu s legislativou a Klimatickým plánem. Je však potřeba zdůraznit, že tyto kroky budou významně ovlivňovat výdaje na veřejné služby v přepravě cestujících u všech objednatelů napříč Evropou.

Specifický dokument, který by stanovoval žadatelem uvedená kritéria, mimo citovanou vyhlášku, neexistuje, proto je povinný subjekt povinen v této části žádost o poskytnutí informace odmítnout. Rozhodnutí o částečném odmítnutí žádosti o poskytnutí informace pak povinný subjekt vydal dne 14. 12. 2021 pod č. j. 1259/21/.

S pozdravem

Vážený pan

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 „**InfZ**“), rozhodl podle ustanovení § 15 odst. 1 InfZ v prvním stupni takto:

Žádost žadatele

(dále jen „**žadatel**“), o poskytnutí informací ze dne 1. 12. 2021, ve které se domáhá poskytnutí informací o ekonomickém zhodnocení autobusových linek, se podle ustanovení § 2 odst. 4 a § 15 odst. 1 InfZ

částečně o d m í á.

Odůvodnění:

Žádostí ze dne 1. 12. 2021, která byla povinnému subjektu doručena prostřednictvím e-mailu téhož dne, se žadatel domáhá poskytnutí informací o ekonomickém hodnocení autobusových linek, konkrétně: 1) podle jakých kritérií povinný subjekt rozhoduje, zda je provoz dané autobusové linky ekonomický, když žadatel předpokládá, že mezi kritéria patří využití cestujícími a různé náklady na provoz linky, 2) zda se počítají náklady na životní prostředí (např. pokud je použitý autobus s naftovým pohonem, jsou k celkovým nákladům přiřazeny zvýšené náklady na energii ve srovnání s autobusem využívajícím čistou energii?), 3) dokumentu (pro případ, že existuje), který tato kritéria stanoví (například obecný dokument, který je součástí celkové obchodní/provozní strategie).

Sdělením povinného subjektu ze dne 14. 12. 2021, č. j. 1258/21/ byly žadateli poskytnuty informace uvedené v bodu 1) a 2) žádosti, tj. podle jakých kritérií povinný subjekt rozhoduje, zda je provoz dané autobusové linky ekonomický a zda se počítají náklady na životní prostředí.

Dále se povinný subjekt zabýval tím, zda může žadateli vyhovět i v poslední části žádosti o poskytnutí informace a poskytnout požadovaný dokument, který by stanovil kritéria pro ekonomické hodnocení autobusových linek. Povinný subjekt posoudil tuto část podané žádosti a shledal, že je zde naplněn důvod pro odmítnutí podle § 2 odst. 4 InfZ, neboť povinný subjekt požadovanými informacemi vůbec nedisponuje, když žádný specifický dokument, který by

stanovoval ekonomická kritéria a byl součástí obchodní/provozní strategie, neexistuje. Ve vyhlášce č. 296/2010 Sb., o postupech pro sestavení finančního modelu a určení maximální výše kompenzace jsou stanoveny postupy kalkulace nákladů a ty jsou obecně závazné pro objednávku veřejných služeb, jedná se však o obecný a veřejně dostupný předpis.

Podle ustálené judikatury může být důvodem pro odmítnutí žádosti mimo jiné neexistující informace, tj. informace, kterou povinný subjekt nedisponuje. Pokud by chtěl povinný subjekt žadatele uspokojit, musel by tyto informace jako nové vytvořit, ovšem podle § 2 odst. 4 InfZ se povinnost poskytovat informace netýká dotazů na názory, budoucí rozhodnutí a vytváření nových informací.

Povinný subjekt požadovanými informací nedisponuje, ověřil, zda jimi náhodou není povinen disponovat a neidentifikoval ani žádný konkrétní právní nebo jiný předpis, který by mu ukládal takovými informacemi disponovat. Žadatel žádá o poskytnutí informace, kterou povinný subjekt nedisponuje, nikoli o existující informaci ve smyslu § 3 odst. 3 InfZ, je proto zřejmé, že povinný subjekt nemůže žadateli vyhovět a takovou informaci poskytnout. Odmítnutí žádosti v rozsahu uvedeném ve výroku rozhodnutí je tedy zcela legitimní.

Povinný subjekt tak v souladu s ustanoveními § 2 odst. 4 a § 15 odst. 1 InfZ rozhodl tak, jak je uvedeno ve výroku tohoto rozhodnutí.

K odůvodnění postupu povinného subjektu, z jakého důvodu je žadateli zasláno rozhodnutí o částečném odmítnutí žádosti o poskytnutí informace v listinné podobě prostřednictvím provozovatele poštovních služeb, nikoli na elektronickou adresu, odkazuje na stejné důvody, které uvedl v rozhodnutí ze dne 1. 12. 2021, č. j. 1233/21/. K aplikaci postupu dle § 19 odst. 9 zákona č. 500/2004 Sb., správní řád, ve znění pozdějších předpisů (dále jen „**správní řád**“), je nezbytné, aby příslušné „požádání adresáta“ o doručování na elektronickou adresu bylo – pokud je činěno elektronickou formou jako v tomto případě – opatřeno uznávaným elektronickým podpisem podle § 6 odst. 1 zákona č. 297/2016 Sb., o službách vytvářejících důvěru pro elektronické transakce, ve znění pozdějších předpisů; takovým podpisem žadatele však jeho žádost (a tedy i „požádání adresáta“ o doručení na elektronickou adresu) opatřena nebyla. V případě rozhodnutí o odmítnutí žádosti postupuje povinný subjekt dle správního řádu, a tudíž na dodržení formálních předpokladů postupu dle § 19 odst. 9 správního řádu je nutno trvat (mimo jiné i kvůli řádné identifikaci žadatele, když tento požaduje doručovat „nestandardním“ způsobem).

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.