

Sdělení o odložení části žádosti o poskytnutí informací podle zákona č. 106/1999 Sb. a poskytnutí informací podle zákona č. 106/1999 Sb.

Regionální organizátor pražské integrované dopravy, příspěvková organizace, se sídlem Rytířská 406/10, 110 00 Praha 1 – Staré Město, IČO: 60437359 (dále jen „povinný subjekt“), obdržel dne 17. 3. 2025 prostřednictvím datové schránky žádost o poskytnutí informací podle zákona č. 106/1999 Sb., o svobodném přístupu k informacím, ve znění pozdějších předpisů (dále jen „InfZ“).

Podání žadatele bylo označeno jako „Žádost podle zákona č. 106/1999 Sb.“, přičemž se žadatel domáhal poskytnutí informací ke kontrolám jízdních dokladů ze strany pověřených osob a fungování aplikace PID Lítačka. Konkrétně se žadatel domáhal těchto informací:

- 1) Existuje závazný pokyn pro revizory, jak postupovat v případě, že vyzvou cestujícího k předložení jízdního dokladu těsně před zastavením v zastávce, na níž cestující potřebuje z dopravního prostředku vystoupit? Jinými slovy, vystoupí v takovém případě revizor společně s cestujícím a dokončí kontrolu venku? Nebo je cestující nucen svou zastávku přejet, což může mít i vážné důsledky např. v podobě pozdního příchodu do práce, nestihnutí jiného spoje apod.? Existuje možnost kompenzace v případě, kdy revizor brání cestujícím v opuštění vozidla, přestože cestující má platný JD a je ochoten ho předložit, pouze tak potřebuje učinit mimo vozidlo, aby nepřešel svou cílovou zastávku? Pokud ano, jaká a jak se jí lze domoci?
- 2) Existuje závazný pokyn pro revizory, kolik času musí cestujícím dopřát od nastoupení do vozidla do vyžádání předložení JD v případě, kdy si cestující zjevně hodlá JD zakoupit v automatu ve vozidle? Pokud ano, zohledňuje také situace, kdy je na tento automat fronta více cestujících?
- 3) Existuje závazný pokyn pro revizory ohledně udělování sankcí cestujícím, který zjevně měl vůli zakoupit si JD bezprostředně po nástupu do vozidla v automatu, avšak tento byl mimo provoz, aniž by tato skutečnost byla viditelně označena zvnějšku vozidla?
- 4) Existuje závazný pokyn pro revizory, že nesmí cestujícím uložit sankci za jízdu bez platného JD v případě, že daný spoj má zpoždění, a cestující má JD, který by v daném úseku trasy ještě platný byl, pokud by spoj jel v souladu s jízdním řádem?
- 5) Je výše mzdy (či její pohyblivé složky) revizora přímo závislá na počtu udělených sankcí cestujícím? Pokud ano, je rozdíl v odměně pro revizora mezi sankcí přímo vyinkasovanou na místě a mezi sankcí zaprotokolovanou s pozdější splatností? Pokud ano, z jakého důvodu?
- 6) Vzhledem k velkému počtu zahraničních cestujících v hlavním městě, existují nároky na zaměstnance přímo komunikujících s cestujícími ohledně znalosti anglického jazyka či dalších světových jazyků? Pokud ano, jak jsou definované a jakým způsobem ověřované?
- 7) Pokud si cestující omylem zakoupí zlevněný JD v kategorii, na kterou nemá nárok (naprosto typicky student čerstvě po 26. narozeninách nebo s neobnoveným ISiCem po Novém roce) na příměstské lince, existuje závazný

- pokyn pro řidiče autobusů a průvodčí ve vlacích, zda po takovém cestujícím požadovat pouze doplacení do plné ceny, nebo je nutné zakoupení nové jízdenky a propadnutí oné zlevněné?
- 8) Je povoleno, aby jedna osoba ve vnitřním pásmu hlavního města mohla použít současně dvě zlevněné („poloviční“) jízdenky jakožto jednu plnocennou?
 - 9) Z jakého důvodu aplikace PID Lítačka neumožňuje odstoupení od smlouvy do 14 dní, tj. v případech, kdy si cestující omylem zakoupí JD s aktivací na špatný konkrétní čas, přičemž tento čas ještě nenastal a JD ještě nebyl aktivován?
 - 10) Aplikace PID Lítačka při vyhledávání spojení za použití metra nasměruje cestujícího na nákup JD s platností, která zahrnuje pouze samotný čas jízdy, ne však čas nutný na přesun od vstupu do přepravní zóny na nástupiště/naopak, což zejména na přestupních uzlech v centru může být i 5–7 minut. Proč tomu tak je? A existuje závazný pokyn pro revizory, jak přistupovat k cestujícím, kteří byli prostřednictvím aplikace takto uvedeni v omyl?

Povinný subjekt je organizace zřízená hlavním městem Prahou, jejímž hlavním účelem je zabezpečování zájmů a potřeb hlavního města Prahy při vytváření, organizování a kontrole funkce systému veřejných služeb v přepravě cestujících. Podrobný předmět činnosti povinného subjektu je uveden ve zřizovací listině, která je veřejně dostupná [zde](#).

Povinný subjekt se obdrženou žádostí o informace podrobně zabýval a shledal, že se část žádosti o poskytnutí informací nevztahuje k jeho působnosti, přičemž podle § 2 odst. 1 InfZ se lze v režimu InfZ domáhat pouze informací vztahujících se k působnosti povinných subjektů. Žadatel se žádostí pod body 1) až 4) a částečně pod bodem 10) domáhá informace, zda existuje závazný pokyn pro revizory v určitých situacích, pod bodem 5) informace ke mzdě revizora a pod bodem 6) informace k jazykovým nárokům na zaměstnance přímo komunikující s cestujícími. Žádost o poskytnutí informací se tedy v části pod body 1) až 6) a částečně pod bodem 10) vztahuje k přepravní kontrole, kterou však povinný subjekt nevykonává.

Podle čl. 8 odst. 1 Smluvních přepravních podmínky PID (metro, tramvaje, lanová dráha, autobusy, trolejbusy, plavidla, vozidla poptávkové dopravy) (dále jen „SPP PID“) jsou kontrolou dodržování tarifních a přepravních podmínek v provozu PID pověřeni přepravní kontrolou Dopravního podniku hl. m. Prahy, akciová společnost, na základě smlouvy o pověření jednotné kontroly ve veřejné linkové dopravě provozované v systému PID. Přepravní kontrolou ve vnějších přepravních pásmech může být na základě smlouvy o pověření přepravní kontroly ve veřejné linkové dopravě s dopravcem/dopravci PID pověřen i jiný subjekt (např. Integrovaná doprava Středočeského kraje).

Jelikož se přepravní kontrola nevztahuje k působnosti povinného subjektu, povinný subjekt v souladu s ustanovením § 14 odst. 5 písm. c) InfZ žádost o poskytnutí informací v části bod 1) až 6) a částečně bod 10) odkládá.

K části žádosti o poskytnutí informací uvedené pod body 7) až 10) žádosti pak povinný subjekt poskytuje požadované informace.

Ad 7)

Pokud si cestující omylem zakoupí zlevněný JD v kategorii, na kterou nemá nárok (naprosto typicky student čerstvě po 26. narozeninách nebo s neobnoveným ISICem po Novém roce) na příměstské lince, existuje závazný pokyn pro řidiče autobusů a průvodčí ve vlacích, zda po takovém cestujícím požadovat pouze doplacení do plné ceny, nebo je nutné zakoupení nové jízdenky a propadnutí oné zlevněné?

Závazný pokyn pro řidiče autobusů a průvodčí ve vlacích pro řešení uvedených situací neexistuje. Provozní personál a stejně tak cestující jsou povinni řídit se Tarifem PID, SPP PID a vyhláškou č. 175/2000 Sb., o přepravním řádu pro veřejnou drážní a silniční osobní dopravu (dále jen „vyhláška o přepravním řádu“). Je povinností cestujícího, aby se pro účely kontroly uzavření přepravní smlouvy po dobu

jejího plnění prokázal platným jízdním dokladem a pokud je mu poskytnuta sleva i vyžadovaným dokladem potvrzujícím nárok na slevu.

Ad 8)

Je povoleno, aby jedna osoba ve vnitřním pásmu hlavního města mohla použít současně dvě zlevněné („poloviční“) jízdenky jakožto jednu plnocennou?

Skládání platnosti jízdních dokladů PID je upraveno v čl. X. SPP PID, přičemž podle odst. 2 platí, že „cestujícím bez nároku na slevu **je zakázáno složit plný jednotlivý jízdní doklad ze zvýhodněných jízdních dokladů pro celostátní slevu ve výši 50 % plného jízdného anebo ze zvláštních zlevněných zvýhodněných jízdních dokladů pro slevu ve výši 25 % plného jízdného. Pouze na území hl. m. Prahy (v pásmech P, 0, B) lze při přepravní kontrole uznat za platný jízdní doklad pro jednotlivou jízdu jako plnocenný je-li složený ze dvou shodně označených jízdních dokladů zvýhodněných ve výši 50 % plného jízdného (tj. 30minutový 30 Kč jako 2× 15 Kč nebo 90minutový 40 Kč jako 2× 20 Kč nebo 24hodinový (P, 0, B) 120 Kč jako 2× 60 Kč). **Oba jízdní doklady musí být označeny ve stejném označovači a ve stejný čas (maximální povolený rozdíl je jedna minuta) a při kontrole musí být předloženy současně.**“ Na území hlavního města Prahy (v pásmech P, 0, B) je tedy za splnění výše uvedených podmínek možno výjimečně použít dva zvýhodněné doklady namísto plného jednotlivého jízdního dokladu.**

Ad 9)

Z jakého důvodu aplikace PID Lítačka neumožňuje odstoupení od smlouvy do 14 dní, tj. v případech, kdy si cestující omylem zakoupí JD s aktivací na špatný konkrétní čas, přičemž tento čas ještě nenastal a JD ještě nebyl aktivován?

Na nákup jízdenek PID se nevztahuje právo spotřebitele odstoupit od smlouvy do 14 dnů podle § 1829 zákona č. 89/2012 Sb. občanský zákoník (dále jen „občanský zákoník“), jelikož se jedná o plnění uvedené v ustanovení § 1840 písm. h) občanského zákoníku, a proto se na něj ustanovení § 1829 občanského zákoníku nevztahuje. Dále podle § 42 vyhlášky o přepravním řádu platí, že již zakoupený jízdní doklad nelze vrátit, pokud to tarif nebo smluvní přepravní podmínky neumožňují.

Nákup a použití jízdních dokladů PID prostřednictvím mobilní aplikace PID Lítačka je upraven v čl. XXI Tarifu PID. Jízdní doklad zakoupený prostřednictvím mobilní aplikace PID Lítačka lze aktivovat buď bezprostředně, nebo s odloženou časovou platností, kterou si cestující sám zvolí (čl. XXI odst.9 věta první Tarifu PID). Jestliže si žadatel zakoupil jízdní doklad s aktivací na konkrétní čas, zvolil tedy aktivaci s odloženou platností v souladu s čl. XXI odst. 11 Tarifu PID. Podle tohoto ustanovení platí, že „Pokud cestující zvolí aktivaci s odloženou platností [...], jedná se o jízdní doklad před platností. Na displeji mobilního zařízení se zobrazí čas, od kterého je jízdní doklad platný. U jízdního dokladu před platností se již zobrazují prvky kontroly [...]. Do uplynutí této doby je jízdní doklad aktivovaný a dohledatelný, ale ještě není platný. [...] Odst. 12 výslovně stanoví, že „Aktivovaný jízdní doklad již není možné zrušit nebo stornovat, ani není možné změnit počátek jeho platnosti s výjimkou případu aktivace s odloženou platností (viz odst. 11. tohoto článku), kdy lze počátek platnosti jedenkrát posunout na dřívější čas, avšak při dodržení ochranné doby podle odst. 10. tohoto článku.“

Pakliže si tedy žadatel omylem zakoupil jízdní doklad na špatný konkrétní čas, který ještě nenastal, není pravda, že takový jízdní doklad nebyl aktivován. Takový jízdní doklad již byl aktivován (s odloženou platností na konkrétní čas), avšak nebyl platný pro účely přepravní kontroly. Pokud totiž cestující při nákupu jízdního dokladu prostřednictvím mobilní aplikace PID Lítačka zvolí konkrétní čas aktivace, již tímto krokem dochází k aktivaci jízdního dokladu, a to i v případě, že tento čas ještě nenastal. Aktivovaný jízdní doklad již nelze zrušit ani změnit jeho počátek platnosti, s výjimkou jednorázového posunu na dřívější čas při splnění podmínek uvedených v Tarifu PID.

Ad 10)

Aplikace PID Lítačka při vyhledávání spojení za použití metra nasměruje cestujícího na nákup jízdního dokladu s platností, která zahrnuje pouze samotný čas jízdy, ne však čas nutný na přesun od vstupu do přepravní zóny na nástupiště/naopak, což zejména na přestupních uzlech v centru může být i 5–7 minut. Proč tomu tak je? A

existuje závazný pokyn pro revizory, jak přistupovat k cestujícím, kteří byli prostřednictvím aplikace takto uvedeni v omyl?

Mobilní aplikace PID Lítačka při vyhledávání spojení vychází z předpokládané doby jízdy mezi jednotlivými stanicemi metra, nikoli z individuálního času potřebného na přesun od vstupu do placeného přepravního prostoru na nástupiště či naopak. Tento údaj má pouze orientační charakter a není závazným tarifním ani přepravním předpisem. Mobilní aplikace PID Lítačka nabízí dva vyhledávače – „Vyhledávání“ a „Rozšířené vyhledávání.“

Pokud uživatel mobilní aplikace použije „Vyhledávání“, aplikace nemůže předvídat konkrétní trasu cestujícího, tj. který vstup cestující užije a podle toho odvodit potřebný přidaný čas.

Pokud uživatel mobilní aplikace PID Lítačka použije „Rozšířené vyhledání“

- a hledá cestu mezi adresními body a k cestě je mu doporučeno pouze metro či trasa s přestupem v rámci MHD, je jízdenka navržena s přihlédnutím k času, který je potřeba na vstup a výstup do/z placeného přepravního prostoru metra (pokud jíím trasa začíná a/nebo končí)
- v případě trasy, která přímo začíná/končí v metru se pro účely výpočtu jízdného přidává navíc čas od vstupu do výstupu z placeného přepravního prostoru metra. Počítá se vždy čas od vstupu/výstupu do/z přepravního prostoru metra, který je nejbliž nástupiště.

Podle čl. 7.5 Obchodních podmínek užívání mobilní aplikace PID Lítačka platí, že *„Uživatel bere na vědomí, že Provozovatel nenesे žádnou odpovědnost za jakoukoli újmu způsobenou Uživateli v souvislosti s vyhledáním trasy ani v souvislosti s poskytnutím Intermodálního dopravního spojení.“*

Jelikož se přepravní kontrola nevztahuje k působnosti povinného subjektu, povinný subjekt v souladu s ustanovením § 14 odst. 5 písm. c) InfZ žádost o poskytnutí informací v části bodu 10) týkající se závazných pokynů pro revizory odkládá.