

vaše značka

naše značka

1258/21/OMD/MF

vyřizuje / linka

Fafejta / 551

datum

14/12/2021

ropid

Vážený pan
Richard Hunt
Na Krutci 11
160 00 Praha 6 - Vokovice
e-mail: foi+request-9205-039b69a9@infprovsechny.cz

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.

**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

info +420 234 704 560
www.pid.cz

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.

Specificky 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/OED/Sed.

S pozdravem

Ing. et Ing. Petr Tomčík

ředitel ROPID

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

info +420 234 704 560
www.pid.cz