

Žádost o poskytnutí informace dle zákona č. 106/1999 Sb. (InfZ)

Povinný subjekt:

CENDIS, s.p.

Nábřeží Ludvíka Svobody 1222/12 110 00 Praha 1 - Nové Město

Identifikace žadatele:



Úvod

Web OneTicket uvádí (<https://oneticket.cz/rules>) následující: „Nárok na kompenzaci se uznává, pokud zpoždění vzniklo z důvodů na straně dopravce (porucha vozidla, provozní mimořádnost atp.).“

Toto ovšem nemá přímou oporu ani v dokumentu Práva cestujících (<https://asistence.oneticket.cz/files/SJT-prava-cestujicich.pdf>) ani v SPPO (<https://asistence.oneticket.cz/files/SJT-SPPO.pdf>). Tuto skutečnost lze vyvodit až nepřímou, skrze aplikaci Článek 19, odstavec 10, Nařízení Evropského parlamentu a Rady (EU) 2021/782 ze dne 29. dubna 2021 o právech a povinnostech cestujících v železniční přepravě.

Toto lze minimálně považovat za chování ne zcela v souladu s principem „dobré správy“ jímž se například Ministerstvo dopravy (dále jen „MD“), coby nadřízená organizace CENDIS, s.p. jinak typicky zaštiťuje. Toto mne zároveň vede k následujícím otázkám:

Body žádosti:

1. Kdo, jaká osoba, instituce nebo těleso rozhoduje a stanovuje podmínky Systému Jednotného Tarifu / jízdenky OneTicket (dále jen „SJT“ či „OT“)?
2. Kdy, kým a s jakým odůvodněním bylo rozhodnuto o uplatnění všech výjimek v Nařízení EPaR EU 2021/782, v rozporu s praxí na českém železničním trhu (tarify dopravců výjimek v zásadě nevyužívají), přičemž MD i přesto prezentuje SJT/OT jako „plnohodnotnou alternativu“ k jiným tarifům (přestože za nejlepším možné případě za stejnou cenu nabízí výrazně horší práva z přepravní smlouvy)? Pokud k tomuto existuje jakákoli poskytnutelná informace, žádám o její poskytnutí v písemné podobě.
3. Existuje za dobu provozu jakýkoli kvantitativní nebo kvalitativní výzkum, či jakýkoli jiný výzkum, který by mapoval či alespoň sbíral zpětnou vazbu cestujících na Systém jednotného tarifu či železniční tarif jako celek? Pokud ano, žádám o poskytnutí vstupů i výstupů.

4. Zadalo Ministerstvo dopravy či pracuje CENDIS (na) jakékoli rozšíření technologické části SJT pro možnost rozšířit SJT dle Koncepce Veřejné dopravy 2030 s výhledem na 2050?
5. Dle sdělení MD čj. **MD/63878/2025/190** (původní dotaz i odpověď na něj v příloze) ministerstvo odmítá (shrnuto) činit v tarifní oblasti cokoli, co mu výslovně nenařídí legislativa. Ministerstvo účelově interpretuje dotaz na vybrané relace s tím (kráceno), že „neexistuje právní předpis, který by nařizoval, že v mezinárodní dopravě musí být možné uzavřít jednu přepravní smlouvu“.
 - a) Existuje tedy nějaká iniciativa s kraji nebo dopravci na vybraných relacích, která by umožňovala uzavřít jednu přepravní smlouvu v tzv. „lomeném jízdém“?
 - b) Je na podobný typ řešení technicky připraven IT-backend SJT?
6. Existuje nějaký výhled, kdy by systém SJT umožnil využívat/kdy bude podporovat OSDM (Open Sales and Distribution Model)? Případně existuje jakákoli informace o tom, že by MD, coby nadřízená organizace CENDIS, nasazení a/nebo podporu tohoto přístupu k jízdému řešilo?