

V Praze dne 15. dubna 2025

Rozdílné ceny elektronického a papírového jízdného

Zpracováno pro: Integrovaná doprava Středočeského kraje, příspěvková organizace

I. Zadání definované klientem

V rámci systému Pražské integrované dopravy (dále jen „PID“) se zvažuje uplatňování rozdílných cen elektronického a papírového jízdného.

Používání elektronického jízdného by mělo být finančně zvýhodněno, neboť prodej elektronických jízdních dokladů je na straně objednatele/organizátora/dopravce obecně spojen s nižšími náklady než prodej papírových jízdních dokladů; dalšími důvody pro preferenci elektronických jízdních dokladů je též zrychlení odbavení a ulehčení práce řidičů.

Úkolem naší advokátní kanceláře je posoudit zákonnost uvedeného záměru s uvedením případných souvisejících omezení a rizik včetně možných opatření k jejich mitigaci.

II. Relevantní právní předpisy a další podklady

Při zpracování předkládaného stanoviska jsme vycházeli zejména z následujících právních předpisů a dalších podkladů.

Právní předpisy:

- zákon č. 526/1990 Sb., o cenách, ve znění pozdějších předpisů
- zákon č. 634/1992 Sb., o ochraně spotřebitele, ve znění pozdějších předpisů
- nařízení Evropského parlamentu a Rady (ES) č. 1370/2007 ze dne 23. října 2007 o veřejných službách v přepravě cestujících po železnici a silnici a o zrušení nařízení Rady (EHS) č. 1191/69 a č. 1107/70, v platném znění
- zákon č. 198/2009 Sb., o rovném zacházení a o právních prostředcích ochrany před diskriminací a o změně některých zákonů (antidiskriminační zákon), ve znění pozdějších předpisů
- zákon č. 194/2010 Sb., o veřejných službách v přepravě cestujících a o změně dalších zákonů, ve znění pozdějších předpisů
- zákon č. 89/2012 Sb., občanský zákoník, ve znění pozdějších předpisů

Další podklady:

- Tarif PID
- výměr MF č. 01/2025 ze dne 21. listopadu 2024, kterým se vydává seznam zboží s regulovanými cenami
- výkladová stanoviska Komise (v podrobnostech viz dále v textu)

III. Právní posouzení

Přístup popisovaný v zadání tohoto právního stanoviska obecně možný je, tj. lze diferenciovat cenu jízdního dokladu podle jeho formy, resp. podle distribučního kanálu, přes který je doklad pořizován.

Není nám známo, že by nějaký právní předpis nebo platná cenová regulace zakazovaly diferenciaci cen za tentýž produkt v závislosti na zvoleném prodejním kanálu. Obecně tak považujeme za přípustné, aby v závislosti na prodejním kanálu (způsobu nákupu) byla za totéž plnění účtována odlišná cena. Ostatně tento model je zcela běžný napříč trhem (např. různé ceny v e-shopu a v kamenné prodejně téhož obchodníka, nebo dokonce v případě Tarifu PID historicky existující cenový rozdíl u SMS jízdenek, které navíc mají menší rozsah platnosti a fakticky tedy mají ještě mnohem horší poměr „cena/výkon“ než běžná jízdenka).

V posuzovaném případě lze navíc konstatovat, že z pohledu „prodávajícího“ (resp. objednatelů, resp. organizátorů systému PID) je mezi papírovými a elektronickými jízdními doklady (či jmenovitě jízdními doklady v oficiální aplikaci PID Lítačka) celá řada objektivních rozdílů:

- **výkaznictví** – snazší a přesnější výkaznictví u elektronických dokladů (v podstatě v reálném čase má organizátor systému přehled o tom, kolik a jakých jízdních dokladů se prodalo a jsou skutečně v oběhu mezi „koncovými uživateli“);
- **bezpečnost/prevence podvodů** – elektronické doklady v rámci Multikanálového odbavovacího systému (dále jen „MOS“) prakticky nelze podvrhnout (není nám taková situace známa), na rozdíl od papírových jízdenek (ty sice mají ochranné prvky, ale falšování se vyskytuje a ne vždy se ho podaří při přepravní kontrole odhalit);
- **odbavení** (*tam kde odbavuje řidič, tj. příměstské linky PID*) – elektronické doklady nevyžadují provádění plateb nebo dokonce manipulaci s hotovostí v autobuse, odbavení je rychlejší a efektivnější (= může se výhledově zkracovat pobyt autobusu v zastávce, a zvýšit tím efektivitu provozu);
- **přepravní kontrola** – elektronický doklad se kontroluje automatizovaně (kontrola klade menší nároky na osobu kontrolora), výrazně se snižuje riziko chybného posouzení dokladu; teoreticky by přepravní kontrola měla být i rychlejší, neboť novější kontrolní zařízení již mají poměrně rychlé odezvy při načítání.

Ačkoliv z pohledu cestujícího není mezi papírovým a elektronickým jízdním dokladem žádný funkční rozdíl z hlediska poskytované přepravní služby (kvalita a rozsah přepravní služby nejsou závislé na formě dokladu), tak z pohledu prodávajícího (resp. organizátorů systému PID) mají oba typy dokladů významné odlišnosti a práce s nimi je pro organizátory dost odlišná (výrazně ve prospěch elektronických dokladů). Ze strany organizátorů (resp. objednatelů) je tak dán legitimní zájem na preferenci elektronických dokladů a útlum těch papírových. Jako jeden z prostředků jak cestující (spotřebitele) motivovat k preferenci elektronických jízdních dokladů je i cenová motivace, tj. vytvořit cenový rozdíl mezi oběma typy. To je z našeho pohledu zcela legitimní postup (ostatně cenová motivace se v různých situacích ukazuje zpravidla jako jedna z nejučinnějších forem).

Nejedná se o diskriminaci v pravém smyslu, neboť rozlišujícím kritériem není žádné ze zákonem stanovených „diskriminačních kritérií“ (pohlaví, věk, státní příslušnost, sexuální orientace, pohlavní identifikace, etnicita, světonázor, mateřství/otcovství apod.)¹. Lze sice přisvědčit, že zejména v závislosti na věku (zejména u velmi nízkého nebo naopak vysokého)

¹ § 2 odst. 3 a 4 antidiskriminačního zákona

může být faktický přístup k elektronickým identifikátorům obtížnější než u ostatních věkových kategorií, ale nejedná se o diskriminaci (v používání elektronických jízdních dokladů ani těmto věkovým skupinám formálně nic nebrání); v rámci hlavního města Prahy pak navíc platí, že podstatná část lidí z těchto „krajních“ věkových skupin tak jako tak jezdí zdarma a stačí jim jen občanský průkaz nebo jiný průkaz a vůbec nepotřebují jízdní doklady (to se ale úplně netýká jízdného v rámci regionu, kde je bezplatná přeprava poměrně omezená).

Ani v judikatuře jsme nenalezli nic, co by diferenciaci cen elektronických a papírových jízdních dokladů bránilo.

Na evropské úrovni tomu pak nebrání ani výkladová stanoviska k příslušným klíčovým směrnicím, které se týkají ochrany spotřebitele a z nichž vychází naše vnitrostátní úprava (naopak lze vyčíst, že různé ceny pro různé prodejní kanály jsou přípustné):

- výklad ke směrnici 2011/83/EU (o právech spotřebitelů)²: [https://eur-lex.europa.eu/legal-content/CS/TXT/?uri=CELEX:52021XC1229\(04\)](https://eur-lex.europa.eu/legal-content/CS/TXT/?uri=CELEX:52021XC1229(04));
- výklad ke směrnici 2005/29/ES (o nekalých praktikách vůči spotřebitelům)³: [https://eur-lex.europa.eu/legal-content/CS/TXT/?uri=CELEX:52021XC1229\(05\)](https://eur-lex.europa.eu/legal-content/CS/TXT/?uri=CELEX:52021XC1229(05)).

Teoreticky by bylo možné papírové jízdní doklady i zcela (či zčásti) zrušit (viz např. systém jízdného v Ostravě), i takový krok by teoreticky byl v souladu s právními předpisy. Nicméně z hlediska ochrany spotřebitele považujeme za šetrnější, pokud je papírová forma ponechána (byť za méně výhodných finančních podmínek) a spotřebitel tak má možnost volby.

Je pravdou, že v České republice neexistuje povinnost vlastnit platební kartu nebo chytrý telefon, ale ani to není na překážku nastavení „dvojích cen“. Je na cestujícím, aby si zvážil, zda akceptuje vyšší cenu papírového dokladu výměnou za to, že „nemusí“ mít příslušný elektronický identifikátor (aplikace PID Lítačka, platební karta, In-Karta, „plastová“ Lítačka), anebo si některý z elektronických identifikátorů pořídí a bude pak využívat nižších cen jízdních dokladů. Zde nicméně poznamenáváme, že s ohledem na společenskou a ekonomickou situaci v České republice není požadavek na vlastnictví některého z typů elektronických identifikátorů nikterak nepřiměřený, a naopak se jedná o zcela běžné předměty každodenní potřeby, kterými lidé v České republice zcela běžně a rutinně disponují, aniž by to pro ně bylo spojeno s neadekvátními náklady. Případný argument „nemám povinnost vlastnit věc XY“ nelze dle našeho názoru absolutizovat, a abstrahovat při tom od životní reality v České republice – možnosti odbavení v rámci MOS plně korespondují s běžně dostupnými technologickými řešeními, která jsou k dispozici (bez nepřiměřeného úsilí a nepřiměřených nákladů) v zásadě komukoliv. Technický a společenský pokrok nelze ignorovat a naopak je třeba jej v rozumných mezích podporovat.

Lze odkázat na statistické údaje, kdy např. používání chytrého telefonu je v České republice velmi rozšířeno, s výjimkou seniorů⁴. Ze statistických dat je zřejmé, že až po věkovou skupinu 45–54 let je penetrace chytrými mobilními telefony téměř stoprocentní (ve skupinách pod 45 let jde o hodnoty kolem 99 % populace a i ve skupině 45–54 je to přes 96 %) a teprve

² směrnice Evropského parlamentu a Rady 2011/83/EU ze dne 25. října 2011 o právech spotřebitelů, kterou se mění směrnice Rady 93/13/EHS a směrnice Evropského parlamentu a Rady 1999/44/ES a zrušuje směrnice Rady 85/577/EHS a směrnice Evropského parlamentu a Rady 97/7/ES

³ směrnice Evropského parlamentu a Rady 2005/29/ES ze dne 11. května 2005 o nekalých obchodních praktikách vůči spotřebitelům na vnitřním trhu a o změně směrnice Rady 84/450/EHS, směrnic Evropského parlamentu a Rady 97/7/ES, 98/27/ES a 2002/65/ES a nařízení Evropského parlamentu a Rady (ES) č. 2006/2004 (směrnice o nekalých obchodních praktikách)

⁴ Srov. <https://csu.gov.cz/produkty/vyuzivani-informacnich-a-komunikacnich-technologii-v-domacnostech-a-mezi-osobami-2024>. Jedná se o loňská data (čerstvější nejsou k dispozici), takže aktuálně ta čísla budou pravděpodobně vyšší.

od věkové hranice 55 let podíl osob používajících chytrý telefon klesá (88,5 % ve skupině 55–64 let, 63,2 % ve skupině 65–74 let a 28,2 % ve skupině 75+). Nicméně ten propad v podílu chytrých telefonů poměrně dobře koresponduje s věkovou hranicí, od které mají cestující v rámci hlavního města Prahy bezplatnou přepravu a v rámci regionu přepravu s výraznou slevou; navíc i cestující, který nemá chytrý telefon, může využívat elektronické jízdné např. na fyzické plastové kartě Lítačka. Do budoucna pak lze očekávat, že v těchto vyšších věkových skupinách bude podíl osob používajících chytrý telefon růst (lidé z nižších věkových skupin, kteří takový telefon již dnes používají, zestárnou a posunou se do vyšší věkové skupiny, přičemž lze důvodně očekávat, že pokud s chytrým telefonem pracovali, tak si jej ponechají i nadále).

Pokud jde o platební karty, zde jsou statistické údaje obtížněji interpretovatelné. Podařilo se nám dohledat pouze údaj o celkovém počtu platebních karet (na konci 1. pololetí 2024 to bylo cca 15,2 mil. karet), ale nedohledali jsme údaje, kolik lidí je vlastní (reálně mnoho lidí má karet více a mnoho lidí nemá žádnou, nicméně nedohledali jsme žádné údaje k tomuto rozvrstvení). Ale i tak lze konstatovat, že vlastnictví platební karty není v České republice spojeno s žádnou podstatnou překážkou a není mnohdy zatíženo vůbec žádnými poplatky (existují četné komerční nabídky, kdy lze mít platební kartu bez poplatků).

Pořízení elektronického jízdního dokladu tak sice vyžaduje na straně cestujícího přítomnost určitého technického vybavení (chytrý telefon, karta Lítačka, In-Karta apod.) a také jistou technologickou zručnost (tj. musí zvládat základní uživatelskou obsluhu takového technického vybavení), ale máme za to, že tyto požadavky jsou zcela přiměřené aktuální ekonomické i společenské situaci v České republice, a tudíž nepředstavují nepřiměřenou či nedůvodnou překážku pro využití elektronického jízdného.

Na jednu stranu chápeme argument části populace, že „nemusí mít smartphone ani platební kartu“ apod., ale proti tomu zase stojí argument, že objednatelé veřejné dopravy (zejména kraje nebo obce) v rámci zajišťování dopravní obslužnosti nemají žádnou zákonnou povinnost umožňovat nákup papírových jízdních dokladů za stejnou cenu a stejných podmínek jako elektronických. Stejně tak není povinností člověka, aby využíval hromadnou dopravu. Pokud je tedy pro někoho neakceptovatelné vlastnit elektronický identifikátor (protože „není povinen“) a zároveň pro něj bude neakceptovatelné platit vyšší cenu za papírové jízdní doklady, tak nemusí veřejnou dopravu využívat. A pokud chce využívat, tak buď akceptuje vyšší cenu, nebo si pořídí některou z věcí, které „není povinen“ vlastnit. I zde platí pravidlo, že když někdo chce využít nějaké výhody, slevy apod., tak pro to někdy musí i něco udělat, a to i nad rámec svých zákonných povinností (např. prodej alkoholu v obchodě: prodáváč je povinen ověřit věk kupujícího, ale kupující samozřejmě nemá právní povinnost předkládat prodáváči svůj občanský průkaz – pokud občanský průkaz neukáže, tak tím nikdo nic neporušuje a je to zcela v pořádku, ale prodáváč mu pak ten alkohol neprodá).

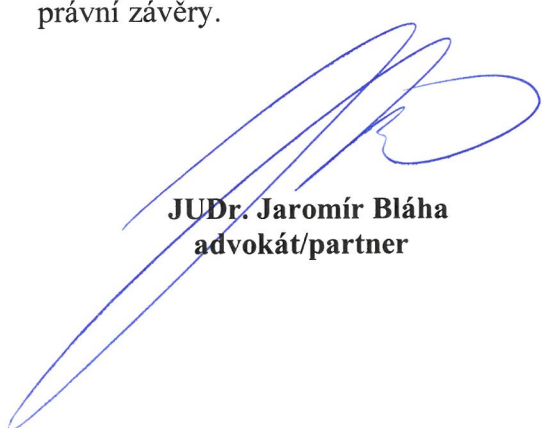
Pokud jde o stanovení nějaké „hranice“, o kolik může být cena papírového jízdního dokladu vyšší, máme za to, že žádná taková pevná hranice neexistuje. Při dodržení obecných ustanovení zákona o cenách, popř. cenové regulace, tak lze tuto cenu nastavit v zásadě jakkoliv, pokud bude přiměřená a nikoliv zjevně nemravná. Dle našeho názoru by cena neměla být v extrémním nepoměru k ceně elektronického dokladu, takže jako problematické bychom viděli, kdyby cenový rozdíl byl např. v násobcích, protože zase tak zásadní rozdíl mezi využitelností a prací s těmito doklady (z pohledu organizátorů) není a už by to mohlo být považováno za snahu o zneužití postavení prodávajícího. Rozdíl v řádu jednotek nebo (nižších) desítek procent ale z našeho pohledu bude zásadně akceptovatelný a plně odpovídá též shora zmiňované motivační složce, kdy cílem je především přimět cestující přejít v maximální možné míře na elektronické doklady a používání papírových ponechat jen jako záložní a zcela minoritní řešení.

IV. Závěry

- Dle našeho právního názoru je obecně přípustné, aby elektronické a papírové jízdní doklady ve veřejné dopravě měly rozdílnou cenu.
- Nastavení rozdílné ceny za obsahově totožné jízdní doklady v závislosti na jejich formě, resp. distribučním kanálu, je možné zejména v případech, kdy z pohledu objednatele veřejných služeb či organizátora systému PID jsou mezi těmito typy dokladů objektivní rozdíly např. z hlediska výkaznictví, bezpečnosti, odbavení a kontroly.
- Pořízení elektronického jízdního dokladu sice vyžaduje na straně cestujícího přítomnost určitého technického vybavení a také jistou technologickou zručnost, ale máme za to, že tyto požadavky jsou zcela přiměřené aktuální ekonomické i společenské situaci v České republice, a tudíž nepředstavují nepřiměřenou či nedůvodnou překážku pro využití elektronického jízdného.
- Právní předpisy nestanoví žádnou konkrétní závaznou „hranici“, o kolik může být cena papírového jízdního dokladu vyšší. Při dodržení obecných ustanovení zákona o cenách, popř. cenové regulace, tak lze tuto cenu nastavit v zásadě jakkoliv, pokud bude přiměřená a nikoliv zjevně nemravná. Rozdíl v řádu jednotek nebo (nižších) desítek procent lze dle našeho právního názoru považovat obecně za akceptovatelný.

VÝHRADY

- Toto právní posouzení bylo vypracováno výhradně pro potřeby klienta, tj. Integrované dopravy Středočeského kraje, příspěvkové organizace, se sídlem Sokolovská 100/94, Karlín, 186 00 Praha 8, IČO 05792291.
- Cílem tohoto právního posouzení je poskytnutí základní orientace v dané problematice. Jedná se o základní informaci o daném problému a zohledňuje potřeby a znalosti klienta, to vše na základě klientem předaných informací a v souladu s aktuální právní úpravou.
- Naše advokátní kancelář vycházela z předpokladu úplnosti všech předložených podkladů a informací.
- Dovolujeme si upozornit, že nelze předjímat případná budoucí rozhodnutí příslušných orgánů a soudů a nelze vyloučit, že tato případná rozhodnutí mohou obsahovat odlišné právní závěry.



JUDr. Jaromír Bláha
advokát/partner



Mgr. Martin Žabenský
advokát