

UNIVERZITA J. E. PURKYNĚ V ÚSTÍ NAD LABEM

Fakulta sociálně ekonomická

KEMA/MMAVS
Problematika černých pasažérů v Ústí nad Labem

Předmět: Management veřejného sektoru

Studentky: Kvapilová Michaela,
Laníková Sára,
Studničková Pavlína

Vyučující: doc. Ing. Jan Slavík, Ph.D.,
Ing. Mgr. Hana Brůhová-Foltýnová, Ph.D.

Akademický rok: 2022/2023

Obor: Ekonomika a management
veřejného sektoru

Obsah

Úvod	3
1. Analýza klíčových stakeholderů	4
2. Institucionální prostředí	5
2.1. Formální prostředí	5
2.2. Neformální prostředí	6
2.2.1. Svědomí lidí a pocit studu	6
2.2.2. Výchova	6
2.2.3. Sociální tlak	6
2.2.4. Kognitivní disonance	7
2.2.5. Pocit viny	7
2.2.6. Nedostatek a neadekvátnost informací	7
3. Klíčové problémy v poskytování služby	8
3.1. Vztah obec – občan	8
3.2. Vztah obec – poskytovatel služby	8
3.3. Vztah občan – poskytovatel služby	8
4. Popis problematiky	9
5. Současná řešení	12
6. Současný stav poznání	14
6.1. Teoretický kontext	14
6.1.1. Hra na veřejné statky	14
6.1.2. Teorie očekávaného užítku	14
6.2. Praktický kontext	15
6.2.1. Rešerše	15
6.2.2. Současná řešení v ostatních městech	16
7. Navrhovaná řešení	17
7.1. Varianta 0 - Současný stav	17
7.2. Varianta 1 - Ekonomická intervence	17
7.3. Varianta 2 - Behaviorální intervence	18
7.4. Varianta 3 - Asistenti přepravy	19
7.5. Zhodnocení jednotlivých variant řešení	20
8. Navrhovaná komunikační kampaň	22
Závěr	23
Literatura	24
Příloha 1: Vyjádření Dopravního podniku města Ústí nad Labem	28

Úvod

Město Ústí nad Labem se dlouhodobě potýká s problematikou černých pasažérů v městské hromadné dopravě (MHD). MHD v Ústí nad Labem zajišťuje Dopravní podnik města Ústí nad Labem a.s. (DPmÚL). Dle DPmÚL a.s. bylo trolejbusy a autobusy v roce 2021 celkem přepraveno 33 679 000 osob a zaměstnáno 251 řidičů těchto dopravních prostředků (DPmÚL a.s., 2021a).

Cestující MHD mají řadu možností, jak si mohou jízdenku zakoupit. Nejnovější variantou je mobilní aplikace DPmÚL, kterou cestující začali aktivně využívat. I přes řadu možností, jak jízdenku zakoupit, je problematika černých pasažérů stále aktuální. V roce 2021 bylo bez jízdenky přistiženo 11 468 cestujících, a z toho pouze 670 cestujících zaplatilo pokutu ihned. Počet černých pasažérů se v posledních letech postupně snižuje, a to především v důsledku pandemie, kvůli které se snížil počet cestujících. Vliv mají také mimořádné kontrolně-preventivní akce. Tyto akce se však konaly pouze každý pracovní den od 25. října do 30. listopadu 2021. V tomto období bylo odhaleno 5,1 % černých pasažérů (DPmÚL a.s., 2021a).

Na základě získaných informací se práce zabývá navržením možných řešení, jak problematiku černého pasažerství v Ústí nad Labem minimalizovat. Prvním řešením je ovlivnit rozhodnutí o koupi jízdného na základě ekonomické teorie. Druhým řešením je aplikace behaviorálních intervencí, které se osvědčily v jiných městech. Třetím řešením je pak nábor asistentů přepravy, kteří by kontrolovali cestující a černé pasažéry z přepravy vyloučili bez udělení pokuty.

Práce se dělí celkem do osmi kapitol. První kapitola analyzuje klíčové stakeholdery a jejich významnost v této problematice. Druhá kapitola popisuje formální a neformální institucionální prostředí a jsou zde uvedeny faktory, které hrají roli při rozhodování o jízdně načerno. Třetí kapitola upozorňuje na klíčové problémy v poskytování služby ve vztahu mezi obcí, občanem a poskytovatelem služby. Čtvrtá kapitola detailně popisuje zkoumanou problematiku. Pátá kapitola popisuje současná řešení této problematiky a akce, které DPmÚL i město samotné již realizovalo. Šestá kapitola popisuje současný stav poznání nejprve v teoretickém kontextu a následně v praktickém kontextu. Sedmá kapitola navrhuje řešení, která by mohla počet černých pasažérů snížit a následně jsou jednotlivá řešení zhodnocena s ohledem na specifičnost Ústí nad Labem. Poslední kapitola pak navrhuje kampaň, která by pro Ústí nad Labem byla nejučinnější. Následně jsou také shrnuty závěry práce.

1. Analýza klíčových stakeholderů

Tabulka 1: Analýza klíčových stakeholderů

<u>Udržet spokojenost</u> <ul style="list-style-type: none">● Cestující MHD● Magistrát města Ústí (odbor dopravy a majetku)● Krajský úřad● Řidiči vozů DPmÚL a.s.	<u>Důsledně dohlížet a řídit</u> <ul style="list-style-type: none">● Vedení DPmÚL a.s. (náměstek pro dopravu, vedení)● Černí pasažéři (pravidelní a příležitostní)
<u>Monitorovat s minimálním úsilím</u> <ul style="list-style-type: none">● MBA Legal, exekutoři● Sdružení dopravních podniků ČR	<u>Neustále informovat o dění</u> <ul style="list-style-type: none">● Potenciální cestující (turisté, lidé nevyužívající MHD)● PČR a Městská policie● DPmÚL a.s. (oddělení Převravní kontroly – revizoři, preventisti)

Zdroj: vlastní zpracování

Do kategorie klíčových stakeholderů, které je třeba udržet spokojené, patří uživatelé MHD, tedy cestující. Dále do této kategorie spadají řidiči vozů Dopravního podniku města Ústí nad Labem, kteří představují klíčové zaměstnance, dále Magistrát města Ústí nad Labem (zejména odbor dopravy a majetku) a Krajský úřad. Tyto instituce hrají klíčovou roli ve financování služby městské hromadné dopravy. Mezi stakeholdery, na které je třeba důsledně dohlížet a řídit je, lze zařadit pravidelné a příležitostné černé pasažéry, jejichž počet a pohledávky za jízdné přeneseně ubírají peníze z rozpočtů měst a obcí (DPmÚL a.s., 2021b). Dále se jedná o vedení Dopravního podniku města Ústí nad Labem a.s.

Monitorovat s minimálním úsilím je potřeba MBA Legal a exekutory zajišťující vymáhání pohledávek za jízdné či Sdružení dopravních podniků ČR. Do poslední kategorie stakeholderů, kterou je potřeba neustále informovat o dění, spadají potenciální cestující, kam lze zařadit turisty a lidi, kteří nevyužívají MHD. Dále Policii ČR a Městskou policii, která hraje významnou roli při kontrolách cestujících a Dopravní podnik města Ústí nad Labem a.s., zejména pak oddělení Převravní kontroly, které se prostřednictvím revizorů a kontrolorů zaměřuje na odhalování černých pasažérů.

2. Institucionální prostředí

2.1. Formální prostředí

V souvislosti s městskou hromadnou dopravou a problematikou černých pasažérů souvisí následující právní předpisy:

Zákon č. 194/2010 Sb., o veřejných službách v přepravě cestujících a o změně dalších zákonů, který stanovuje především právní vymezení veřejných služeb v přepravě cestujících. Dále se jedná o Zákon č. 111/1994 Sb., o silniční dopravě, přičemž problematiku černých pasažérů se týká zejména Díl 4, konkrétně § 18a - Vztahy mezi cestujícím a dopravcem veřejné linkové dopravy udávající povinnosti cestujících, oprávněnost dopravce vymáhat zaplacení jízdného a přírážky apod. S problematikou souvisí také § 18b - Převážní řád, konkrétně odst. 1 písm. a) definující vznik a ukončení převážní smlouvy mezi dopravcem a cestujícím a způsob prokazování jejího vzniku (Zákon č. 111/1994 Sb.). Tyto zákony udávají základní právní rámec poskytování služby MHD a jsou podkladem Směrnice č. 1/2022 (viz níže).

Dále se jedná o Vyhlášku č. 175/2000 Sb., stanovenou na základě dvou výše zmíněných zákonů. S problematikou černých pasažérů souvisí zejména Část druhá – Hlava I.: Převážní smlouva, jízdní doklady a rezervační služby a Hlava III.: Vztahy mezi dopravcem a cestujícím, především pak § 15, odst. 1 písm. a), písm. b), které definují případy porušení převážních podmínek a které jsou slouží jako podklad pro Směrnici č. 1/2022.

V souladu s výše uvedenými právními předpisy byla Dopravním podnikem města Ústí nad Labem a.s. vydána Směrnice č. 1/2022, Smluvní převážní podmínky pro přepravu na autobusových a trolejbusových linkách DPmÚL a.s. Tato směrnice definuje závazek cestujícího dodržovat Převážní řád, Smluvní převážní podmínky (zkr. SPP DPmÚL) a zaplatit cenu za přepravu podle Tarifu DÚK (Doprava Ústeckého kraje). Mezi základní povinnosti cestujícího patří seznámit se před uzavřením převážní smlouvy s Převážním řádem, platnými SPP DPmÚL a Tarifem DÚK. A na výzvu pověřené osoby se prokázat platným jízdním dokladem. V případě, že tak cestující neučiní, jedná se o porušení převážních podmínek. Osoby pověřené ke kontrole jsou pak oprávněny při nepředložení platného jízdního dokladu uložit cestujícímu, zaplacení jízdného a přírážky k jízdnému nebo vyžadovat od cestujícího prokázání se osobním identifikačním dokladem a sdělení osobních údajů potřebných na vymáhání zaplacení jízdného a přírážky k jízdnému. Pověřené osoby jsou oprávněny vyloučit z přepravy cestujícího, který se na výzvu pověřené osoby dopravce neprokáže platným jízdním dokladem a nesplní povinnost zaplatit jízdné a přírážku k jízdnému. Vyloučen z přepravy může být také cestující, který navzdory upozornění nedodrží Převážní řád, SPP DPmÚL, pokyny a příkazy pověřené osoby dopravce nebo pokud svým chováním ruší klidnou přepravu cestujících nebo ostatní cestující jinak obtěžuje (Směrnice č. 1/2022).

Vymáhání pohledávek z převážní kontroly se dotýkají následující právní předpisy:

Negativně se dotkla vymáhání pohledávek z převážní kontroly novela insolvenčního zákona (Zákon č. 31/2019 Sb.), která přinesla několik změn v exekucích a úlev pro dlužníky. Jedná se o stav, který je laické veřejnosti znám jako „osvobození od dluhů“. Podle této novely dochází k zpřístupnění institutu oddlužení širšímu okruhu osob, a to z důvodu upravení podmínek pro splnění oddlužení (§ 412a). Dále se problematiky týká § 412b, ve kterém je

stanoveno, že po dobu přerušení průběhu oddlužení nemusí dlužník plnit svou povinnost splácet dle splátkového kalendáře (DPmÚL a.s., 2019; Zákon č. 31/2019 Sb.).

Dále se jedná o dvě novelizace exekučního řádu. Za prvé jde o Zákon č. 139/2015, kdy problematiku černých pasažérů se dotýká zejména Část druhá: Změna exekučního řádu – Hlava V: Zřízení exekutorského zástavního práva na nemovitých věcech, kdy § 73a odst. 1 až 12 stanoví podmínky zřízení exekutorského zástavního práva na nemovité věci povinného k zajištění pohledávky. Negativně se dotýká vymáhání pohledávek z přepravní kontroly zejména § 73a odst. 8, dle kterého nemá oprávněný (DPmÚL a.s.) právo na náhradu nákladů, přičemž náklady exekuce hradí exekutorovi právě oprávněný, neučiní-li tak, nedojde k vydání exekučního příkazu ke zřízení exekutorského zástavního práva (Zákon č. 139/2015).

Za druhé jde o Zákon č. 164/2015 Sb., kdy vymáhání pohledávek z přepravní kontroly se dotýká Část druhá: Změna exekučního řádu, § 58 odst. 2, který stanoví, že nepostačuje-li jeden ze způsobů provedení exekuce k uspokojení oprávněného, lze exekuci v jednom exekučním řízení provést více způsoby, popřípadě i všemi zákonem stanovenými způsoby. Písm. a) až d) odstavce 2 § 58, uvádí možnosti provedení exekuce ukládající zaplacení peněžité částky postupně (Zákon č. 164/2015 Sb.).

2.2. Neformální prostředí

V rámci neformálního institucionálního prostředí byly vytyčeny faktory, které jsou dále popsány v následujících podkapitolách. Mezi tyto faktory patří (i) svědomí lidí a pocit studu, (ii) výchova, (iii) sociální tlak, (iv) kognitivní disonance, (v) pocit viny a (vi) nedostatek a neadekvátnost informací.

2.2.1. Svědomí lidí a pocit studu

Svědomí lidí lze definovat jako představu lidí o tom, co je dobré a co zlé nebo co pro ně představuje přestupek proti morálním hodnotám (apa psychological association, 2022a). V souvislosti s MHD má pak svědomí významný vliv na to, zda si jednotlivci koupí jízdenku či nikoli. Ovlivňuje totiž, zda jízdu načerno považují za situaci, která odporuje jejich morálním hodnotám. Se svědomím dále souvisí pocit studu, který ovlivňuje například to, zda si jednotlivec připadá jako špatný člověk, pokud si nekoupí jízdenku a jede načerno.

2.2.2 Výchova

V souvislosti s jízdou načerno má značný vliv rovněž výchova. Tedy to, zda jsou jednotlivci již od dětství vedeni k tomu, že koupě jízdenky je správná věc, kterou by měli dělat takřka bezděčně. V opačném případě může mít výchova také negativní vliv, a to například, pokud rodiče sami jezdí načerno a toto chování přenášejí i na své děti.

2.2.3. Sociální tlak

Sociální tlak je schopnost určité skupiny ovlivnit chování jedince. Jedinci často chtějí patřit k nějaké skupině a touží po společenském uznání. Způsob, jakým takového uznání dosáhnout, může být změna chování tak, jak je skupinou považováno za adekvátní. Může se

jednat o chování, které by jednotlivce samotné nenapadlo. Sociální tlak se může objevit například ze strany vrstevníků nebo se může jednat o socioekonomický tlak (apa psychological association, 2022b). *“Ústředním předpokladem je, že „racionální ekonomický agent neobývá sociální vakuum, a proto je chování jednotlivce do určité míry ovlivněno jednáním ostatních“ (Naylor, 1989, p. 771).”* (Chaison & Dhavale, 1992).

V kontextu problematiky černých pasažérů se může sociální tlak objevit při rozhodování o tom, zda si koupit jízdenku. Sociální skupina může ovlivnit jedince, kteří by si jinak sami jízdenku koupili, k tomu, aby jeli načerno. Tento příklad může být častý především u mladistvých, u kterých je sociální tlak podstatným faktorem při rozhodování. Opakem může být situace, ve které si cestující jízdenku koupí, ale pouze z důvodu, že si ji koupili i ostatní.

2.2.4. Kognitivní disonance

Kognitivní disonance je pojem označující pociťovaný vnitřní konflikt v okamžiku, kdy se člověk nechová dle svého přesvědčení o tom, jak by chtěl být vnímán. Aby lidé předešli kognitivní disonanci změni raději své přesvědčení, myšlenky nebo pocity než chování samotné (Dickerson, Thibodeau, Aronson & Miller, 1992). Příkladem může být situace, kdy příležitostní kuřáci nechtějí být považováni za pravidelné kuřáky a zapálení cigarety si odůvodňují myšlenkou, že jedna cigareta za čas jim neublíží nebo lidé, kteří nevolí, si své chování odůvodňují tím, že jeden hlas stejně nic nezmění.

Kognitivní disonance může souviset také s problematikou černých pasažérů. Lidé, kteří si jednou za čas nekoupí jízdenku, si své chování mohou odůvodňovat tak, že nezakoupení jízdenky nikomu neublíží nebo že jedou “pouze” pár minut. Tato odůvodnění jsou pak v rozporu s jejich vědomím, že koupit si jízdenku je správné, poctivé a dané zákonem. Většina lidí pociťuje vnitřní konflikt v podobě strachu či napětí při jízdě načerno. Strach je pak spojen především s možným odhalením revizorem. Pro příležitostné černé pasažéry (tedy cestující, kteří si jízdenku nekoupí jen příležitostně) může tento strach či napětí ovlivnit jejich budoucí rozhodnutí. Pravidelní černí pasažéři (tedy cestující, kteří si jízdenku zásadně nekupují) nejsou vůči tomuto typu napětí tak náchylní a jejich budoucí rozhodnutí se nejspíše nezmění.

2.2.5. Pocit viny

V případě pocitu viny člověka obecně tíží to, jaké důsledky bude mít jeho rozhodnutí v dané situaci. Tedy například, pokud si jednotlivec nezakoupí jízdenku, mnohdy očekává trest za toto jednání ve formě pokuty. Člověk si je totiž vědom toho, že tímto jednáním okrádá Dopravní podnik a že toto jednání není správné.

2.2.6. Nedostatek a neadekvátnost informací

V některých případech se lidé mohou stát černými pasažéry i v důsledku nedostatečných či neadekvátních informací. Jde například o situaci, kdy lidé nevědí, jakými způsoby je možné si jízdenku zakoupit. Případně se lidé mohou stát šedými pasažéry, pokud si zakoupí nesprávný jízdní doklad.

3. Klíčové problémy v poskytování služby

Jízda načerno ovlivňuje vztah mezi klíčovými aktéry, a to mezi obcí a občanem, obcí a poskytovatelem služby a občanem a poskytovatelem služby.

3.1. Vztah obec – občan

Klíčovým problémem v poskytování služeb MHD ve vztahu obec-občan jsou náklady vynaložené městem (resp. Magistrátem města) Ústí nad Labem na boj s černými pasažéry. Statutární město Ústí nad Labem dotuje značnou část provozu Dopravního podniku, z toho důvodu nezaplacené pohledávky za pokuty a celkový dluh černých pasažérů představují zásah do rozpočtu města. Jízdu načerno tedy nezasahují černí pasažéři dopravce jako takového, ale přeneseně ubírají peníze z rozpočtů měst a obcí (DPmÚL a.s., 2021b).

3.2. Vztah obec – poskytovatel služby

Problémem v poskytování služby ve vztahu obec-poskytovatel služby jsou náklady na odhalení černých pasažérů. Mezi tyto náklady spadá například plat revizorů a kontrolorů. V současné době se Dopravní podnik potýká také s nedostatkem revizorů, což může do budoucna náklady na odhalení černých pasažérů ovlivnit. Čím více černých pasažérů bude, tím více revizorů bude potřeba a náklady na odhalení jízdy načerno budou růst. Problém spočívá také v kompenzaci nevymahatelných pohledávek, jejichž výše bude v rozpočtu Dopravního podniku chybět a bude potřeba navýšit rozpočet o tento dluh do dalších období.

3.3. Vztah občan – poskytovatel služby

Klíčovým problémem v souvislosti s poskytováním služeb MHD ve vztahu občan-poskytovatel služby je počet dostupných míst v MHD a problémy s černými pasažéry (agrese, řešení problémů s PČR či MP). Pokud MHD využívají černí pasažéři, zmenšují počet dostupných míst v MHD pro ostatní, platící cestující. To může být problém zejména ve velkých městech, kterým je i Ústí nad Labem, jelikož zejména v dopravní špičce jsou mnohdy vozidla MHD přeplněná. Černí pasažéři jsou zároveň mnohdy agresivní a je nutné jejich chování řešit s bezpečnostními složkami, což může jiným občanům ve výsledku způsobovat zbytečné problémy.

4. Popis problematiky

Čtvrtá kapitola je zaměřena na popis problematiky černých pasažérů (dále také “ČP”) v Ústí nad Labem. DPmÚL a.s. každoročně zjišťuje počty cestujících bez platného jízdního dokladu, počty a tržby z uložených přírážek či způsob jejich hrazení. V roce 2021 bylo bez platného jízdního dokladu přistiženo celkem 11 468 cestujících, počet uložených přírážek tak oproti roku 2020 poklesl o 2 578 přírážek. Tento pokles byl ovlivněn zejména pandemií Covid-19 a doprovodnými karanténami a nemocemi zaměstnanců přepravní kontroly (DPmÚL a.s., 2021a). Je však nutné zmínit, že jde pouze o počet přistižených ČP. Z toho důvodu lze usuzovat, že reálný počet ČP je mnohonásobně vyšší. V rámci mimořádných kontrolních akcí bylo od října do prosince 2021 zkontrolováno 43 225 cestujících, z toho 2 205 (tj. 5,1 %) pasažérů bylo přistiženo bez jízdenky. V říjnu 2021 dále nabyla účinnosti právní úprava tzv. Milostivé léto, kdy během tříměsíční lhůty mohl dlužník zaplatit jistinu (přírážka k jízdnému + jízdné) vymáhanou v exekučním řízení a náklady exekuce 750 Kč (+ DPH). V případě, že tak dlužník učinil, byla exekuce zastavena a soudní exekutor osvobodil dlužníka od placení dalších vymáhaných pohledávek přesahujících zaplacenou jistinu v exekučním řízení v rozsahu, v němž nebyly dosud uspokojeny. V případě, že tak dlužník neučinil, exekuce pokračovala (DPmÚL a.s., 2021a).

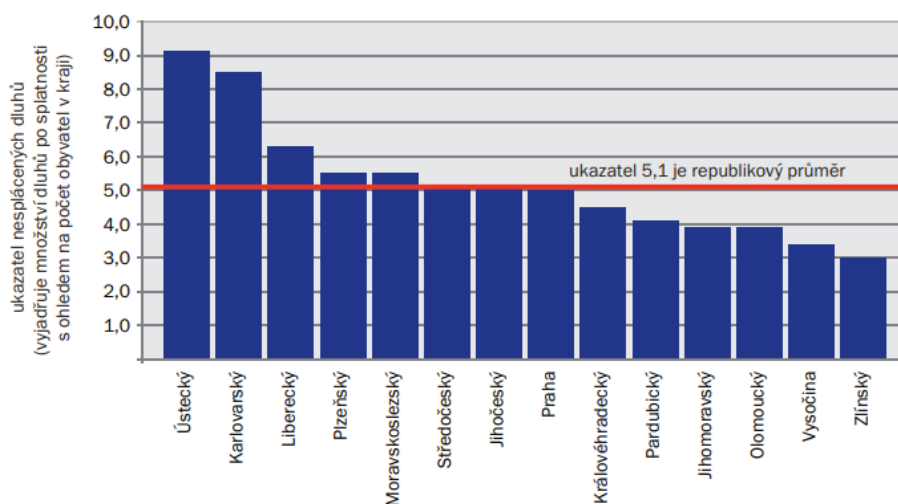
Celkový dluh černých pasažérů v Ústí nad Labem činí od roku 2000 do 30. 4. 2021 283 653 335 Kč, kdy v rámci mimosoudního vymáhání se jedná o 114 553 tis. Kč, v rámci nalézacího řízení 73 416 Kč a v rámci exekučního řízení 95 684 tis. Kč. V roce, kdy byly uloženy sankce a neprobíhá ještě soudní ani exekuční řízení, je zaplaceno pouze cca 4,5–5,7 % pohledávek. Pokud by se DPmÚL a.s. podařilo vymoci veškeré pohledávky za pokuty, bylo by možné rozšíření vozového parku např. o 15 parciálních kloubových trolejbusů nebo 35 dvanáctimetrových autobusů (Češi v právu, 2021). Ačkoli od roku 2015 dochází k meziročnímu poklesu cestujících bez platného jízdního dokladu, docházelo také k propadu v tržbách za pohledávky v exekuční činnosti. Nicméně od roku 2019 se situace zlepšuje a daří se zvyšovat tržby za pohledávky z exekučního řízení.

Co se týče vývoje počtu černých pasažérů, v roce 2015 byl počet ČP 32 348 (nárůst přírážek o 2 632 oproti roku 2014). Nárůst byl ovlivněn zrušením zajišťování dopravní obslužnosti do měst Chabařovice, Krupka a do řady dalších obcí. Počet provedených kontrolních akcí ve spolupráci s Policií ČR (dále také “PČR”) a Městskou policií ČR (dále také “MP ČR”) byl stejný jako v předchozím roce. Oproti roku 2014 byl dále zaznamenán největší propad příjmů z exekuční činnosti, což bylo způsobeno zejména změnou legislativy, jelikož časté novelizace byrokratizují, komplikují a prodlužují exekuční řízení. Pokračovaly také preventivní činnosti zaměřené na školní mládež prostřednictvím školních besed (DPmÚL a.s., 2015). V roce 2016 klesl počet ČP na 31 405 (pokles o 979). Došlo ke vstupu do integrovaného dopravního systému Doprava Ústeckého kraje, což doprovázelo snížení cen řady jízdenek. Dále došlo ke zvýšení přírážek za jízdu bez platného jízdního dokladu a k poklesu tržeb z exekuční činnosti (ovlivněno změnami v legislativě), ale zároveň vzrostly tržby za přírážky. Oproti roku 2015 vzrostl také počet kontrol (DPmÚL a.s., 2016).

V roce 2017 poklesl počet ČP na 30 246 (pokles o 1159 oproti předchozímu roku) a počet kontrolních akcí se zvýšil o jednu. Ani v roce 2017 se nedařilo zvyšovat počet vymožených exekucí. Zmíněné snížení počtu přírážek (tedy počtu ČP), bylo za prvé ovlivněno

dlouhodobým nenaplněním systemizovaného počtu zaměstnanců přepravní kontroly. Za druhé také výkonem preventistů, jejichž úkolem je zamezit nástupu cestujících do vozidel MHD bez platného jízdního dokladu. Z bezpečnostních důvodů přepravních kontrolorů je tato činnost zajišťována výlučně za účasti strážníků MP ČR (DPmÚL a.s., 2017). Na problémy s vymáháním pohledávek na Ústecku poukazuje také Obrázek 1, kde lze vidět srovnání s ostatními kraji.

Obrázek 1: Přehled ukazatele nesplácených dluhů dle krajů



Zdroj: DPmÚL a.s. (2017)

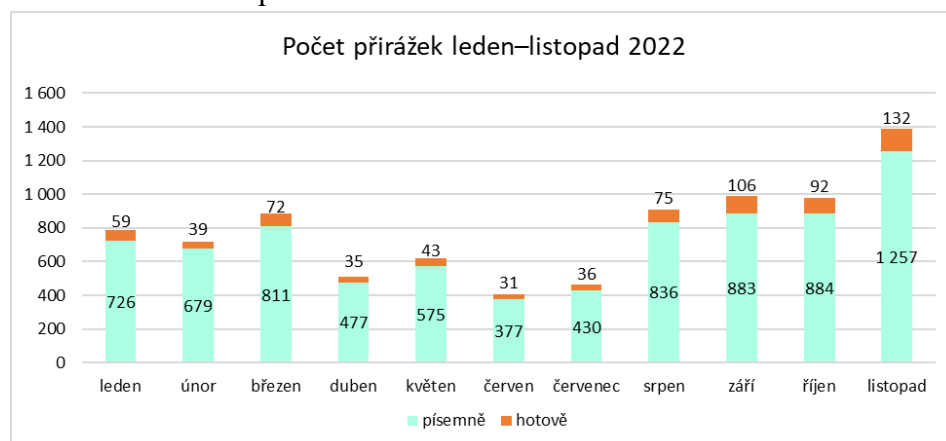
V roce 2018 byl počet ČP 27 677 (pokles o 2 569 oproti 2017). Vliv na vývoj počtu ČP mělo, stejně jako v předchozím roce, nenaplnění počtu zaměstnanců a výkon preventistů, kdy bylo realizováno celkem 17 akcí preventistů, kterých se zúčastnilo 93 přepravních kontrolorů. Došlo k nárůstu kontrolních akcí o tři a navzdory zvýšení tržeb o 577 tis. Kč se i nadále nedařilo zvyšovat počet vymožených exekucí. Za účelem zvýšení počtu vymožených pohledávek byla uzavřena od března 2018 Dohoda o mimosoudním vymáhání s advokátní kanceláří MBA Legal, která vymáhá pohledávky a vykonává osobní návštěvy v místě bydliště dlužníka. Do správy společnosti za rok 2018 bylo předáno celkem 23 545 ks pohledávek, k 31. 12. 2018 bylo zaplaceno 265 ks pohledávek ve výši 304 tis. Kč. Na základě geosegmentace a geoskóringu provedeného kanceláří MBA Legal bylo z předaných pohledávek zjištěno, že:

- 90 % dlužníků má uvedenou adresu v Ústí nad Labem nebo Trmicích,
- 13 % neplatičů má více jak 10 přírážek,
- 8,7 % dlužníků má adresu uvedenou na městském úřadu,
- 37,8 % dlužníků bydlí v sociálně vyloučených lokalitách a
- 43,5 % dlužníků spadá do 1% populace s nejhorší platební morálkou (DPmÚL a.s., 2018).

V následujícím roce 2019 poklesl počet ČP o 2 456. Na pokles mělo vliv snížení počtu kontrolních akcí pořádaných MP ČR o šest, dále výkon preventistů. Zásadní vliv mělo také testování funkčnosti nového elektronického odbavovacího systému v období od března do června 2019, kterého se aktivně účastnili přepravní kontroloři. Došlo k nárůstu tržeb v exekučním řízení o 588 tis. Kč, přičemž na vymáhání měla negativní vliv novela insolvenčního zákona a stav známý jako “osvobození od dluhů” (DPmÚL a.s., 2019).

V roce 2020 byl počet ČP 14 046 (pokles o 11 175). Na snížení počtu uložených přírážek měla vliv zejména pandemie Covid-19, kdy dle Nařízení hejtmána Ústeckého kraje čj. KUUK/047337/2020 z 16. března 2020 byli přepravní kontroloři převedeni na jinou práci a zajišťovali dezinfekci madel vozidel MHD nebo vykonávali funkci řidiče MHD. Dále byl ovlivněn počet uložených přírážek minimální obsazeností vozidel MHD cestujících především v ranních a odpoledních přepravních špičkách. Protiepidemiologická opatření také negativně ovlivnila výkon preventistů a mimořádné kontrolní akce zajišťované ve spolupráci PČR a MP ČR, jelikož kontrolní akce byly zrušeny (DPmÚL a.s., 2020).

Obrázek 2: Počet přírážek



Zdroj: Interní data DPmÚL a.s.

Obrázek 2 zachycuje počet udělených přírážek, a tedy počet černých pasažérů od ledna do listopadu 2022. Z obrázku je patrné, že nejvíce černých pasažérů bylo přistiženo v listopadu 2022, přičemž v tomto měsíci bylo uděleno 1 389 přírážek. Naopak nejméně černých pasažérů lze zpozorovat v letních měsících, zejména pak v červnu 2022, kdy bylo uděleno nejméně přírážek, konkrétně 408. Dále lze odvodit, že od června má počet udělených přírážek rostoucí trend.

5. Současná řešení

Ve snaze snížit počet černých pasažérů, a s tím souvisejících dluhů, realizoval Dopravní podnik města Ústí nad Labem v minulosti již řadu opatření. Dle interních dat DPmÚL a.s. mezi tato opatření patřila například:

- **Podmíněná amnestie** – akce, v rámci které měli černí pasažéři v roce 2013 možnost si namísto platby přírážky ve výši 1 000 Kč zakoupit 90denní, 180denní nebo 365denní časovou jízdenku. Nabídku však využili pouze dva cestující.
- **Akce „milostivé léto“** – pravidelně pořádaná akce, která umožňuje černým pasažérům zaplatit dlužnou částku za jízdu načerno bez přidaných poplatků (např. odměna exekutorovi a náklady na soudní řízení).
- **Přítomnost preventistů** – na základě rozhodnutí Magistrátu města Ústí nad Labem vykonávali funkci preventistů v období od ledna do června 2022 kontroloři, a to na linkách jezdících v sociálně vyloučených lokalitách. Neukládali tedy pokuty, ale cestující bez platného jízdního dokladu v případě nezaplacení přírážky z přepravy vyloučili.
- **Besedy** se žáky na všech základních školách v Ústí nad Labem.
- **Výukový autobus** na dopravním hřišti Městské policie.
- **Akce zaměřené na prevenci** – letáky, informační kampaně, osobní kontaktní akce v linkách MHD za účasti Městské policie, spolupráce s koordinátorem pro začleňování z Magistrátu města Ústí nad Labem.

V současnosti DPmÚL a.s. dále realizuje, či v budoucnu plánuje například:

- **Mimořádné kontrolní akce** na linkách s největším výskytem černých pasažérů ve spolupráci Městskou policií a Policií ČR. Přehled počtu mimořádných kontrolních akcí v průběhu let lze vidět v Tabulce 2.
- **Funkce preventistů** na vybraných linkách u zastávek MHD, která je uskutečňována 1krát týdně z důvodu kapacitních možností dopravního podniku.
- **Pravidelné kontroly** cestujících v linkách MHD revizory, v rámci kterých bylo například v listopadu 2022 zkontrolováno 62 132 cestujících (viz Obrázek 3).
- **Nástup předními dveřmi** v autobusech MHD, kdy musejí cestující při nástupu ukázat platný jízdní doklad řidiči vozidla (Interní data DPmÚL a.s.).

Kromě toho za opatření lze považovat také výši jízdného a případné pokuty. V současnosti se cena jízdního dokladu pohybuje přibližně od 14 do 90 Kč, v případě zlevněné jízdenky od 6 do 45 Kč (DPmÚL a.s., 2022). Pokuta pak činí 1 500 Kč, přičemž tato částka může být za určitých okolností snížena až na 50 Kč (DPmÚL a.s., 2011). Na počet černých pasažérů může mít vliv také způsob, kterým je možné jízdní doklad zakoupit, přičemž způsobů nákupu mají cestující hned několik – automat na výdej jízdenek, smluvní partneři a distributoři jízdenek, zákaznické a informační centrum DPmÚL, terminál ve vozech MHD, mobilní aplikace „DPmÚL“, mobilní aplikace SEJF, SMS jízdenka.

Dle dopravního podniku však mají všechna opatření pouze krátkodobý efekt, pokud vůbec nějaký. Z hlediska preventivních akcí se například letáky a informační kampaň neukázaly jako efektivní. Kontaktní kampaň se ukázala jako účinné opatření, ovšem pouze v době průběhu. Situaci navíc nepomáhá ani legislativa, která v maximální míře poskytuje ochranu dlužníkům a předluženým osobám. DPmÚL a.s. proto za jediné řešení považuje vliv společnosti. Tedy pokud bude jednání a chování černých pasažérů celospolečensky považováno za neakceptovatelné (Interní data DPmÚL a.s.).

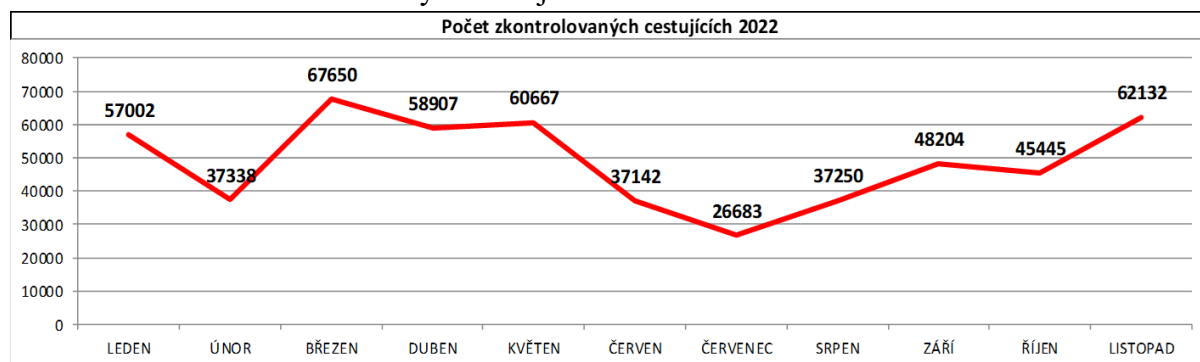
Tabulka 2: Počty akcí

	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021
Počet akcí s PČR, MP	62	55	60	62	57	23	14
Počet nočních akcí	X	X	4	4	4	0	4
Akce R1, O3*	X	45	43	48	50	X	X
Celkem	62	100	107	114	111	23	18

pozn.: R1 = akce zaměřené na první ranní spoje s odjezdem z konečných zastávek od 4:30 do 6:00 hodin, O3 = akce zaměřené na večerní spoje od 19:30 do 22:30 hodin

Zdroj: vlastní zpracování dle DPmÚL a.s. 2015–2021

Obrázek 3: Počet zkontrolovaných cestujících v roce 2022



Zdroj: Interní data DPmÚL a.s.

6. Současný stav poznání

Z teoretického kontextu vycházejícího z ekonomické teorie i z praktických poznatků se nabízí hned několik možných řešení problematiky černých pasažérů. Teoretický kontext zahrnuje Hru na veřejné statky a Teorii očekávaného užítku. Praktické poznatky pak nabízí přehled na základě rešerše vědeckých článků a současných aplikovaných řešení. Vzhledem k absenci potřebných informací se však nepodařilo vyčíslit výši nákladů na kontroly cestujících. Jednalo by se však především o plat revizorů, preventistů, administrativních pracovníků, exekutorů a platba za služby advokátní kanceláře MBA Legal.

6.1. Teoretický kontext

Na problematiku černých pasažérů je možné nahlížet pohledem ekonomické teorie. Souvisejícím konceptem je především Hra na veřejné statky, která poukazuje na vliv černého pasažerství při rozhodování z dlouhodobého hlediska. Druhým konceptem je Teorie očekávaného užítku. Dle této teorie musí cestujícímu koupě jízdenky přinést z dlouhodobého hlediska větší užitek než jízda načerno, aby se jízdenku rozhodl koupit. Tyto dva koncepty jsou blíže představeny v následujících podkapitolách.

6.1.1. Hra na veřejné statky

Hra na veřejné statky je ekonomická hra, ve které spolu hraje několik hráčů. Každý z nich na začátku hry obdrží určitou sumu peněz a jeho úkolem je rozhodnout se, kolik z této částky vloží do veřejného fondu. Celková částka ve fondu je následně vynásobena multiplifikátorem a rozdělena rovnoměrně mezi všechny hráče. Tudiž i mezi ty, kteří se rozhodnout nepřispět nic. Tato hra tak poukazuje na problematiku černých pasažérů (Fehr & Gächter, 2000). Závěry literatury ukazují, že účastníci v této hře v průměru přispívají 40–60 %. V případě, že se hraje více kol za sebou, příspěvky postupně klesají, jelikož se více účastníků rozhodne být černým pasažérem. V posledních kolech tedy participantů v průměru přispívají pouze kolem 10 % (Chaudhuri, 2011). Jednou ze známých modifikací Hry na veřejné statky je možnost trestat černé pasažéry. Pokud mají hráči možnost trestat černé pasažéry, zvyšuje se průměrný příspěvek v důsledku nižšího počtu černých pasažérů (Fehr & Gächter, 2000).

Tuto hru je možné vztáhnout i do reálného prostředí, kdy možnost trestání černých pasažérů představují pokuty, které černí pasažéři musí zaplatit v případě, že je revizor zkontroluje. Jak výsledky hry poukazují, tak v případě, že by žádné pokuty neexistovaly, lidé by se po pár jízdách načerno stali pravidelnými černými pasažéry.

6.1.2. Teorie očekávaného užítku

Teorie očekávaného užítku vychází z ekonomického předpokladu, že se lidé rozhodují pro takovou alternativu, která jim přinese z dlouhodobého hlediska největší očekávaný užitek. Je tak možné numericky vyjádřit a následně porovnat, jak různá rozhodnutí při různých pravděpodobnostech změní bohatství lidí.

Teorii očekávaného užítku je možné vztáhnout na problematiku černých pasažérů při rozhodování o tom, zda si koupit či nekoupit jízdenku. Pokud se cestující rozhodne koupit si

jízdenku, sníží se jeho bohatství o cenu jízdného, avšak při kontrole revizorem nezaplatí pokutu. Naopak při jízdě načerno nebude bohatství ovlivněno cenou jízdného, ale cenou pokuty v případě, že černého pasažera odhalí revizor a cestující bude muset zaplatit pokutu vyšší než je cena jízdenky. Pomocí této teorie je tedy možné určit očekávaný užitek při jízdě načerno, který závisí především na pravděpodobnosti, zda cestujícího zkontroluje revizor. Aby se cestující rozhodl pro koupi jízdenky, musí mu jízdenka přinést větší užitek než jízda načerno, což lze také vyjádřit následující nerovnicí (Mongin, 1998):

$$EU(\text{koupit}) > EU(\text{nekoupit})$$

V tomto kontextu je však při výpočtu očekávaného užitku důležité brát v potaz skutečnost, že lidé jsou obecně averzní vůči riziku. Tato skutečnost souvisí také s výše zmíněným svědomím či pocitem viny, které jsou doprovázeny strachem z odhalení. Z toho důvodu je očekávaný užitek nižší v situaci, která obsahuje riziko – právě například riziko odhalení revizorem. Riziko je pak v nerovnici zohledněno pomocí odmocniny obou stran výše uvedené nerovnice. Jelikož se míra vztahu k riziku u každého liší, není tento model odrazem reálných rozhodnutí jedinců, spíše se však jedná o agregovaný model – obdobně jako u většiny ekonomických teorií (Friedman & Savage, 1952).

6.2. Praktický kontext

Jelikož teoretická hlediska neposkytují uspokojivý obraz o důvodech a řešeních černého pasažerství, tak se tato kapitola více zaměřuje na praktický kontext problematiky. Nejprve jsou popsány poznatky z rešerše literatury a následně jsou představena současná řešení v ostatních městech.

6.2.1. Rešerše

Literatura v souvislosti s černým pasažerstvím poukazuje na predispozice jízdy načerno. Barabino, Salis & Useli (2015) určili sociodemografické prediktory černého pasažerství. Více načerno jezdí muži, mladší 26 let s nízkým vzděláním, nezaměstnaní, případně studenti a lidé, kteří nemají do své cílové stanice alternativní způsob dopravy. Lidé, kteří jedou méně než 15 minut, jsou pravidelní cestující a nejsou obecně s poskytovanou službou spokojeni, jsou častěji černými pasažéry. Jízda do 15 minut pak může souviset právě s výše popsanou kognitivní disonancí. Mezi další prediktory také řadí nízkou míru kontrol a to, zda cestující vědí, jaká je výše pokuty či zda již v minulosti byli černými pasažéry.

Obdobně také studie Guzman, Arellana & Camargo (2021) považuje věk a předešlou zkušenost s jízdou načerno za prediktor. Zároveň uvádí, že čím více jsou cestující spokojeni s veřejnou službou, tím spíše si jízdenku koupí. Mladí muži byli označeni za častější černé pasažéry také ve studii Cantillo, Raveau & Muñoz (2022). Tito autoři dále uvádějí, že se černí pasažéři vyskytují častěji v nočních spojích, v nízkopříjmových oblastech a v případech, že nejsou v blízkosti zastávky automaty ke koupi jízdného. Jízda načerno se zvyšuje také v případě, že cestující mají možnost nastoupit zadními dveřmi nebo pokud jsou autobusy přeplněné (Guarda, Galilea, Paget-Seekins & de Dios Ortúzar, 2016).

Na základě průzkumu černého pasažérství v Německu, Rakousku a Švýcarsku byl doporučen jako nejúčinnější nástroj v boji proti černým pasažérům zvýšení kontrol, a to s důrazem na to, aby kontroly prováděli revizoři, jelikož lidský faktor je klíčový pro snížení recidivy. Dále je vhodná kombinace elektronického jízdného s nástupem předními dveřmi, kdy řidič má možnost jednoduše zkontrolovat každého cestujícího. Tato varianta kontroly se však pojí také s náklady na potřebné dodatečné školení řidičů a zařízení na kontrolu platnosti jízdenky (Fürst & Herold, 2018). Dle studie z Itálie (Barabino, Salis & Useli, 2014) je optimální úroveň kontroly 3,8 % cestujících denně, aby se maximalizoval zisk v případě neplacení jízdného.

Dai, Galeotti & Villeval (2017) realizovali experiment obsahující 60 kol, ve kterých se účastníci měli rozhodnout, zda si koupí jízdenku s vědomím, že mohou být zkontrolováni a pokud nebudou mít jízdenku, budou muset zaplatit pokutu. Po každém rozhodnutí bylo účastníkům řečeno, zda byli zkontrolováni a případně zda obdrželi pokutu. Experiment obsahoval 8 experimentálních skupin a v každé bylo provedeno celkem 12 kontrol. Experimentální skupiny se lišily v tom, jak moc náhodné kontroly byly či naopak byly pravidelné. Experimentu se zúčastnilo 279 cestujících, kteří byli rekrutováni při výstupu z autobusů a tramvají ve Francii. Výsledky ukázaly, že náhodné kontroly jsou více účinné než pravidelné kontroly a také, že pokud jsou kontroly dopředu známy, zvyšuje se jízda načerno v době, kdy se kontroly nekonají.

6.2.2. Současná řešení v ostatních městech

V rámci komunikace s Dopravním podnikem města Ústí nad Labem byla položena otázka týkající se porovnání problematiky v Ústí nad Labem s ostatními krajskými městy (viz Příloha 1). Dopravní podnik uvedl, že *rozdíl je v počtu zaplacených pohledávek a jejich vymahatelnosti. Současně také města s vyšším výskytem sociálně vyloučených lokalit (kterým je také Ústí nad Labem) jsou na tom mnohem hůře než ostatní města.*

S bojem proti černým pasažérům se potýká mimo jiné například Praha, Ostrava či Plzeň. V Praze a Plzni zavedli intervence přímo v MHD, které upozorňují na černé pasažérství pomocí sloganů (viz kapitola 7.3.). V Ostravě, která je Ústí nad Labem z pohledu této problematiky blíže, od roku 2017 zaměstnávají asistenty přepravy. Ti oproti revizorům mají vykonávat spíše preventivní funkci a jako nástroj proti černým pasažérům se osvědčili (Dopravní podnik Ostrava, 2019). Blíže jsou asistenti přepravy a jejich role popsáni v kapitole 7.4. Pozitivní kampaň byla v Ostravě zavedena k poděkování cestujícím, kteří takzvaně jezdí na zeleno, tedy s platnou jízdenkou (Dopravní podnik Ostrava, 2021).

V Brně je například možnost platit jízdné pomocí terminálu přímo v MHD. Cestující při nástupu a výstupu načte platební kartu a z karty je mu stržena částka odpovídající době strávené v MHD.

7. Navrhovaná řešení

Na základě výše zmíněného problému, současných řešení a stavu poznání byly navrženy tři varianty řešení problematiky černých pasažérů v Ústí nad Labem. Varianta 1 vychází z teoretického kontextu popsaného v kapitole 6.1.2. Varianta 2 se zaměřuje na praktický kontext a inspiraci z ostatních krajských měst. Poslední varianta 3 navrhuje řešení, které se ukázalo jako efektivní v Ostravě, ve které je problematika s ohledem na sociálně vyloučené lokality obdobná jako v Ústí nad Labem.

7.1. Varianta 0 - Současný stav

Varianta 0 předpokládá zachování současného stavu beze změn. Tudiž by se situace nezměnila a náklady na černé pasažéry by se dále kumulovaly.

7.2. Varianta 1 - Ekonomická intervence

Varianta 1 vychází z výše popsané ekonomické Teorie očekávaného užítku. Aby se cestující rozhodl koupit si jízdenku, musí mu tato koupě přinést vyšší očekávaný užitek než jízda načerno (viz nerovnice v kapitole 6.1.2.). Pro takové rozhodnutí je potřeba vědět, jaký užitek přinese koupě a nekoupě jízdenky. Klíčovou roli v tomto rozhodnutí hraje pravděpodobnost odhalení revizorem a také skutečnost, že lidé jsou obecně averzní vůči riziku, tudíž nechťejí odhalení riskovat. Tyto faktory je při výpočtu potřeba zohlednit. Pro výpočet očekávaného užítku je využit následující vzorec:

$$EU = p \cdot \sqrt{(w-t)} + (1-p) \cdot \sqrt{(w-f)}$$

kde p představuje pravděpodobnost odhalení revizorem, w představuje vlastní bohatství, t představuje cenu jízdenky a f představuje výši pokuty, kterou cestující zaplatí, pokud si jízdenku nekoupí. Odmocniny pak představují averzi k riziku (Mongin, 1998).

V roce 2021 dle výroční zprávy DPmÚL bylo autobusy a trolejbusy přepraveno 92 271 osob denně. Cena obyčejné jízdenky je 20 Kč a cena pokuty 1 500 Kč. V tomto příkladu lze předpokládat výši vlastního bohatství takové, aby cestující byl schopen případnou pokutu na místě uhradit. Do rovnice bude dosazena cena jízdenky, o kterou se sníží bohatství cestujícího, pokud nepojede načerno (pokutu by při odhalení revizorem cestující neplatil, tudíž se jeho bohatství sníží pouze o cenu jízdenky) a výše pokuty, o kterou se sníží bohatství černého pasažéra při odhalení.

$$\begin{aligned} EU_{(\text{koupit})} &= 1 \cdot \sqrt{(2000-20)} + 0 \cdot \sqrt{(2000-1500)} \\ EU_{(\text{nekoupit})} &= p \cdot \sqrt{(2000-1500)} + (1-p) \cdot \sqrt{(2000-0)} \end{aligned}$$

Aby platila výše uvedená nerovnice a cestujícím se vyplatilo v této situaci koupit si jízdenku, muselo by být provedeno **minimálně 950 kontrol denně** (tj. pravděpodobnost odhalení 1,03 %). Pro snížení počtu černých pasažérů by bylo nutné zvýšit pravděpodobnost odhalení, aby se cestujícím koupě jízdenky vyplatila více. Ovšem již v současnosti má DPmÚL problém s nedostatkem revizorů. Z toho důvodu je potřeba se zaměřit na jiná řešení.

Řešení, která by vedla k nižší potřebě kontrol revizory, jsou zvýšení ceny pokuty (například na 1 700 Kč), snížení ceny jízdného (například na 15 Kč) nebo kombinace obojího. Následující Tabulka 3 shrnuje tato řešení.

Tabulka 3: Situace, ve kterých by se vyplatilo koupit si jízdenku

Situace	minimální počet kontrol denně	% zkontrolovaných cestujících
při současném stavu	950	1,03
zvýšení pokuty na 1 700 Kč	760	0,82
snížení ceny jízdenky na 15 Kč	700	0,76
kombinace pokuty za 1 700 Kč a cena jízdenky 15 Kč	570	0,62

Zdroj: vlastní zpracování

S každou situací se však pojí jisté nevýhody. Při současném stavu je potřeba zkontrolovat v průměru minimálně 950 cestujících denně. V souvislosti se změnou výše pokuty může být problém, pokud cestující nemají informaci o tom, jaká výše pokuty v současnosti je. Změnou výše pokuty však mohou být ovlivněni pravidelní černí pasažéři, avšak problém spíše spočívá ve vymahatelnosti pohledávek. Zvýšení pokuty o 200 Kč by tak nemuselo přinést žádaný efekt. Na druhou stranu musí být výše pokuty únosná. Snížení ceny jízdného o 5 Kč by představovalo zásah do rozpočtu DPMÚL a otázkou zůstává, zda by nižší cena byla dostatečně atraktivní, aby významně snížila počet černých pasažérů. Kombinace vyšší pokuty a nižší ceny by vyžadovalo nejmenší počet kontrol denně, avšak i zde by bylo potřeba vyčíslit a porovnat, zda vyšší pokuty by kompenzovaly nižší jízdné. Jelikož má tato varianta uvedené nevýhody, nabízí se varianta 2, kterou představují behaviorální intervence.

7.3. Varianta 2 - Behaviorální intervence

Varianta 2 vychází z řešení pomocí behaviorálních šťouchů, které jsou či v minulosti byly využívány například v Praze, Plzni či Ostravě.

V Ostravě cílí kampaň s názvem „94 % cestujících jezdí na zeleno. Vidíme víc, než si myslíte?“ především na poděkování cestujícím, kteří cestují s platným jízdním dokladem a považují koupi jízdního dokladu za normální chování. V rámci kampaně vzniklo také video, které zachycuje černého pasažéra v několika situacích přímo ve voze MHD. Dopravní podnik tím chce dát najevo, že si všimá všeho. Tedy nejen černých pasažérů, ale nejsou přehlíženi ani poctiví cestující (Dopravní podnik Ostrava, 2021).

V Praze a Plzni jsou pak behaviorální intervence využívány ve formě krátkých a vtipných sloganů. Ty jsou umístěny na zastávkách MHD a mají odrazovat od jízdy načerno, připomínat cestujícím koupi jízdenky a motivovat ke koupi ročního kupónu. V Praze nese

kampaň název „*Nejedeš načerno?*“ a cestující nabádá ke koupi jízdního dokladu na vozech i tramvajových zastávkách hned patnáct sloganů. Mezi slogany patří například „*Vymysli si lepší způsob, jak utratit osm stovek*“, „*O osm kilo lehčí hned!*“, „*Tak dlouho se chodí se džbánem...*“, „*Na výmluvy to nejezdí*“, nebo „*Šetři si nervy i peníze*“. V rámci kampaně funguje také akce „*Pokuta za půlku*“. Cestující si tak mohou snížit například pokutu z 1 500 Kč na 800 Kč, a to koupí ročního kuponu v hodnotě 3 650 Kč k průkazce PID, Lítačce nebo Opencard s evidencí osobních údajů v databázi. Roční kupon si však černý pasažér musí koupit do 5 pracovních dnů od okamžiku, kdy byl revizorem chycen. Tato intervence se v Praze ukazuje jako účinná, jelikož došlo k meziročnímu poklesu černých pasažérů o 14 % (Nejedeš načerno?, 2022; MHD86, 2019; PRAHATV, 2019).

Kampaň „*Nemám černý svědomí*“ pak fungovala v roce 2012 v Plzni a měla apelovat na svědomí a slušné chování cestujících a také upozornit na možné následky jízdy načerno. V rámci této kampaně mohli cestující vidět slogany jako „*Jezdil jsem načerno a s dovolenou to teď vidím černě!*“, „*Chcete vybilít byt? jezdíte-li načerno, může se vám to stát!*“, „*Máte to rádi načerno? Abyste se nespálili*“ nebo „*Cvakají vám zuby strachy? - Cvakněte si lístek, ušetříte prachy!*“. Zároveň v rámci kampaně v Plzni jezdila tzv. černá pirátská tramvaj s nápisem „*Nemám černé svědomí*“ (Plzeňské městské dopravní podniky, 2012; ČT24, 2012; QAP.CZ, 2012).

Je ovšem nutné zmínit, že všechny tyto kampaně se zaměřují především na prevenci a příležitostně černé pasažéry. Není tedy jednoznačné, zda by tato varianta byla v Ústí nad Labem dostatečná, jelikož DPMÚL se potýká především s černými pasažéry, kteří smluvní přepravní podmínky porušují vědomě a opakovaně.

7.4. Varianta 3 - Asistenti přepravy

Varianta 3 vychází z odlišného způsobu boje s černými pasažéry na příkladu Ostravy, kde byla v roce 2017 zavedena služba asistentů přepravy. Na problém černých pasažérů v Ostravě poukazují výsledky kontrol, z nichž vyplývá, že každý desátý člověk jezdí ostravskou MHD bez platného jízdního dokladu (iDNES.cz., 2022).

Cílem zavedení služby byla snaha zvýšit bezpečnost přepravy, zajistit vyšší komfort cestujících, ale především v rámci platných norem znemožnit přepravu osobám, které porušují přepravní a tarifní kázeň (Dopravní podnik Ostrava, 2017). Asistenti působí preventivně (tedy narozdíl od revizorů nerozdávají pokuty) a jejich úkolem je pomoc cestujícím, poskytování informací pro cestování MHD v rámci sítě DPO (Dopravní podnik Ostrava). V neposlední řadě ve spolupráci s PČR a MP Ostrava mají dohlížet na dodržování přepravních podmínek, popř. vykazování cestujících bez platného jízdního dokladu (Dopravní podnik Ostrava, 2019; Ostrava, 2019).

Ačkoli z počátku vyvolávalo zavedení služby u řady cestujících kritiku a město čelilo nařčení z rasismu a diskriminace, vnímá asistenty přepravy pozitivně 80 % cestujících. Asistenti za dva roky zkontrolovali přes 50 tis. spojů a více než milion a čtvrt cestujících (Magazín PATRIOT, 2019; Ostrava, 2019). Před zavedením služby se předchozí vedení DPO obávalo reakcí cestujících a panovala zde domněnka, že většina černých pasažérů jsou Romové, což se také potvrdilo (iDNES.cz., 2019). Problém s černými pasažéry, zejména se

sociálně vyloučených lokalit, se týká také Ústí nad Labem. Jedná se zejména o vyloučenou lokalitu Mojžíř, kdy z této lokality jezdí načerno 90 % cestujících. Problémy jsou dále ve směru ze Všebořic či Klíše (iDNES.cz., 2021) a dále lze uvést Neštěmice či Krásné Březno (Statutární město Ústí nad Labem, 2021).

Ze statistik Dopravního podniku Ostrava vyplývá, že každý dvanáctý cestující se během dvou let dopustil porušení přepravních podmínek, a to zejména jízdou načerno. Pozitivní vliv mají asistenti také na respektování revizorů, u nichž je větší pravděpodobnost rizika napadení (kvůli udělování pokut). Za účelem zajištění bezpečnosti, jsou asistenti až na výjimky doprovázeni strážníky, což je jednou z příčin snížení počtu konfliktů mezi revizory a černými pasažéry (Ostrava, 2019).

Od ledna 2019 došlo k nasazení asistentů také na noční spoje a do mimořádných bezpečnostních akcí. K roku 2019 působilo v DPO 40 revizorů a 59 asistentů přepravy, přičemž tento počet měl být i zachován (Ostrava, 2019). V současnosti však působí v DPO 90 zaměstnanců přepravní kontroly, z toho 45 revizorů a 45 asistentů přepravy. Za celkovou dobu fungování služby bylo asistenty uskutečněno 5,1 milionu kontrol a vyloučeno bylo z přepravy 470 tisíc cestujících. Účinnost asistentů přepravy také dokládají průzkumy DPO, kdy v 2017 byl počet vyloučených cestujících v průměru 2,69 na jeden zkontrolovaný spoj. Po pěti letech fungování služby klesl počet vyloučených cestujících na jeden zkontrolovaný spoj na 2,06 (OstravaInfo, 2022). Na účinnost služby poukazuje také meziročně klesající poměr a počet vyloučených cestujících, přičemž oproti roku 2017, kdy byla služba zavedena, klesl přibližně o jednu pětinu (iDNES.cz., 2022).

V současné době jsou Dopravním podnikem města Ústí nad Labem a.s. vykonávány funkce preventistů na vybraných linkách a zastávkách, kteří obdobně jako asistenti přepravy neukládají pokuty, popř. vylučují cestující z přepravy (viz Příloha 1). Tuto funkci však dle rozhodnutí Magistrátu města Ústí nad Labem vykonávali přepravní kontroloři. Lze tedy předpokládat, že rozšířením služby a vytvořením stálých pracovních míst pro preventisty jako tomu je nyní v Ostravě je možné signifikantně snížit počet černých pasažérů.

7.5. Zhodnocení jednotlivých variant řešení

Jelikož **varianta 0** zachovává současný stav, problematika černých pasažérů by se v Ústí nad Labem nijak nezměnila a náklady by se v dlouhodobém hledisku zvyšovaly. Počet černých pasažérů by mohl růst v důsledku toho, že by nebyla snaha o zamezení černého pasažerství. Z těchto důvodů není vhodnou variantou.

Nevýhodou **varianty 1**, tedy ekonomické intervence založené na ekonomické teorii, je to, že by nemusela být při aplikaci do skutečného světa účinná natolik, jak je zamýšleno. To lze usuzovat již z dat na Obrázku 3, kdy průměrný počet kontrol od ledna do listopadu 2022 byl 1 632 denně. Dle Teorie očekávané hodnoty se tedy již v současné době vyplatí cestujícím si jízdenku koupit, než riskovat pokutu. I přes to je však černé pasažerství nadále problém. Zároveň by bylo potřeba porovnat náklady a přínosy jednotlivých situací, které by měly snížit počet černých pasažérů, ale zároveň nesmí ohrozit rozpočet DPmÚL. Ohrožení rozpočtu by mohlo nastat v situaci, kdy by se obecně snížila cena jízdenek. Nejúčinnější situací se zdá být zvýšení pokut, které by do rozpočtu přinesly více peněz, avšak tato situace neřeší problém

s vymahatelností pohledávek. Na vymahatelnost pohledávek se DPmÚL již zaměřuje opatřeními v podobě Milostivého léta či Podmíněnou amnestií. Tyto kampaně však mají pouze krátkodobý efekt. Dále by bylo potřeba zvýšit informovanost o výši pokuty.

Behaviorální intervence, navrhované ve **variantě 2**, se osvědčily v Praze či Plzni a zaměřují se převážně na faktory neformálního institucionálního prostředí. Zůstává však otázkou, zda by behaviorální intervence ovlivnily chování černých pasažérů, především pak v sociálně vyloučených lokalitách. Riziko spočívá také v tom, že by slogany a podobné intervence černí pasažéři ignorovali nebo vůbec nečetli. V kombinaci s ekonomickou intervencí by pak bylo vhodné zvážit kampaně upozorňující na výši pokuty za jízdu načerno obdobně jako v Praze, kde na výši pokuty upozorňuje slogan *“Vymysli si lepší způsob, jak utratit osm stovek”*.

Pro Ústí nad Labem se však jako účinná zdá být **varianta 3**, kterou představují asistenti přepravy. Jak bylo uvedeno na základě rešerše literatury, lidský faktor je podstatný pro snížení recidivy, proto by pouhé ekonomické či behaviorální intervence nemusely být tolik účinné. Asistenti přepravy by však mohli představovat efektivní nástroj v boji proti černým pasažérům především v sociálně vyloučených lokalitách. I v této situaci však může nastat problém při náboru asistentů přepravy. Avšak nemuselo by se jednat o tak velký problém, jelikož náplň práce asistentů není společností vnímána tak negativně, jako je tomu u revizorů. DPmÚL také uvedl, že *“...kontaktní kampaň byla účinná pouze v době jejího průběhu.”* Pokud by takové kampaně trvaly dlouhodoběji, mohly by být v boji proti černým pasažérům účinné.

Přínosy, náklady, rizika a nejistoty a míra dosažení žádaného cíle jednotlivých variant jsou shrnuty v následující Tabulce 4.

Tabulka 4: Zhodnocení jednotlivých variant

	Přínosy	Náklady	Rizika a nejistoty	Míra dosažení žádaného cíle
Varianta 0	*	0	***	0
Varianta 1	***	***	*****	**
Varianta 2	***	**	***	***
Varianta 3	*****	***	*	*****

pozn.: * velmi nízké, ** nízké, *** střední, **** vysoké, ***** velmi vysoké, 0 žádné

Zdroj: vlastní zpracování

8. Navrhovaná komunikační kampaň

Z komunikace s DPmÚL vyplývá, že současná řešení nelze sama o sobě považovat za ideální pro Ústí nad Labem. Proto by bylo vhodné spojení asistentů přepravy a behaviorální intervence. Na základě porovnání jednotlivých variant je tedy komunikační kampaň navržena jak pro variantu 3, tedy zavedení asistentů přepravy, tak pro variantu 2, tedy behaviorální intervenci. DPmÚL uvedl, že *pokud jednání a chování cestujících bez platného jízdního dokladu nebude celospolečensky považováno za neakceptovatelné, jsme přesvědčeni, že jakákoliv realizovaná opatření toto nezmění*. Také z tohoto důvodu se zdají ostatní varianty neefektivní. Zejména pak v Ústí nad Labem, kde 37,8 % dlužníků bydlí v sociálně vyloučených lokalitách a 43,5 % dlužníků spadá do 1% populace s nejhorší platební morálkou.

V souvislosti se zavedením nového typu přepravní kontroly by bylo třeba také zvýšit povědomí mezi cestujícími o tom, že jízdní doklady budou kontrolovat asistenti přepravy a současně informovat o náplni jejich práce. Práce kontrolorů by však nebyla na úkor kontrol revizorů. Jednou z možností zvýšení povědomí o službě je vysílání informací přímo ve vozidlech MHD, a to prostřednictvím vestavěných obrazovek. Další z možností je zapojení osob z minoritních skupin do provádění kontrol nebo tuto možnost pracovního úvazku nabídnout dlužníkům, kteří by si tak částečně měli možnost svůj dluh odpracovat. Tento způsob participace by mohl do budoucna působit také preventivně a alternativně řešit problém také s vymahatelností pohledávek. Hlavní část komunikační kampaně by však představovala osobní komunikace, tedy přímo působení asistenta dopravy ve vozidlech MHD a jeho komunikace s cestujícími. Zavedení této služby by mělo, jak již bylo zmíněno, pozitivní vliv např. na respektování revizorů, kteří čelí vyššímu riziku napadení kvůli udělování pokut. Zavedením služby v Ostravě došlo ke snížení počtu konfliktů mezi revizory a černými pasažéry. I z tohoto důvodu se tak varianta jeví, jako vhodná.

V rámci behaviorální intervence by bylo vhodné zaměřit se na kampaň informující o výši pokuty. Informační kampaň by tak mohla být koncipována pomocí sloganů, které by se objevovaly na vestavěných obrazovkách v autobusech a trolejbusích. Zároveň by tímto způsobem došlo k eliminaci nedostatku a neadekvátnosti informací, jelikož lze předpokládat, že černí pasažéři, kteří nikdy pokutu neobdrželi ani neví, jaká je její výše v Ústí nad Labem. DPmÚL by se mohl inspirovat slogany z Prahy, kde na výši pokuty upozorňují pomocí sloganů „*Vymysli si lepší způsob, jak utratit osm stovek*“, „*O osm kilo lehčí hned!*“, přičemž výše pokuty v Ústí nad Labem je o 700 vyšší.

Závěr

Problematika černých pasažérů sužuje město Ústí nad Labem již řadu let. Pouze v roce 2021 bylo odhaleno 11 468 černých pasažérů, přičemž lze usuzovat, že mnohem více černých pasažérů není odhaleno vůbec. V důsledku této problematiky pak DPmÚL i samotné město přichází o finanční prostředky kvůli únikům z prodeje jízdních dokladů. Navíc musí vynakládat finanční prostředky na vymáhání pohledávek souvisejících s černým pasažérstvím (např. pokut) a na snižování počtu černých pasažérů (např. plat revizorů). To významně zasahuje do rozpočtu města. Problematika však způsobuje další problémy, jako například nutnost kooperace s bezpečnostními složkami při řešení problematiky či omezování ostatních cestujících (např. z hlediska počtu volných míst v MHD na úkor černých pasažérů). DPmÚL a.s. již v minulosti realizoval či v budoucnosti plánuje realizovat řadu opatření s cílem snížit počet černých pasažérů. Dle DPmÚL mají však všechna opatření pouze krátkodobý efekt, pokud vůbec nějaký.

Z praktických i teoretických poznatků vychází hned několik možností, jak problematiku černých pasažérů řešit. Ekonomická teorie například nabízí využití Teorie očekávaného užítku, kdy pro cestující musí být očekávaný užitek z koupě jízdního dokladu vyšší než z jízdy načerno. To pak závisí na pravděpodobnosti odhalení revizorem, ceně jízdenky a výši případné pokuty. Tato varianta se však nejeví jako vhodná pro Ústí nad Labem, jelikož na základě současné výše ceny jízdního dokladu a pokuty již nyní cestujícím jízda načerno nepřináší vyšší očekávaný užitek. Z praktických poznatků pak vychází využití behaviorálních šťouchů, ke kterým se uchýlila například Praha, Plzeň či Ostrava. Konkrétně jde o využití mnohdy vtipných sloganů, které mají působit preventivně a jsou umístěny do vozidel a na zastávky MHD. Vzhledem k tomu, že tyto kampaně působí spíše preventivně a Ústí nad Labem trápí především problém s opakovanou, nikoli příležitostnou jízdou načerno (a následné ignorování pokut přistiženými černými pasažéry), nelze ani tuto variantu samostatně doporučit. Z praktických poznatků města Ostravy pak vychází možnost zřízení pozice asistentů přepravy. Tito asistenti mají za úkol pomoci cestujícím s koupí jízdenky a působí preventivně, jelikož černým pasažérům neukládají pokuty, pouze je z vozidla MHD vyloučí. Vzhledem k tomu, že Ostrava se potýká se srovnatelnou charakteristikou problematiky a varianta se ukázala jako účinná, mohlo by město Ústí nad Labem využít právě tuto variantu.

Doporučením je zavedení jak pozic asistentů přepravy, tak současně doplnění o informační kampaň v souvislosti s behaviorální intervencí. Hlavní část komunikační kampaně při zavedení asistentů přepravy by představovala osobní komunikace, tedy samotné působení asistentů dopravy ve vozidlech MHD a jejich komunikace s cestujícími. Dále by mohlo být využito vestavěných obrazovek ve vozidlech MHD ke zvýšení povědomí o zavedení této pozice. Lze také doporučit snahu o participaci minoritních skupin obyvatel, a to přímo formou pracovní pozice asistenta přepravy nebo jako možnost odpracování dluhu souvisejícího s černým pasažérstvím prostřednictvím pracovního úvazku. Participace by tak v budoucnosti mohla působit preventivně a alternativně řešit problém s vymahatelností pohledávek. V rámci informační kampaně by pak na vestavěných obrazovkách v dopravních prostředcích bylo vhodné upozornit cestující na výši pokuty pomocí sloganů.

Literatura

apa psychological association. (2022a). *conscience*. Dostupné 29. 10. 2022 z: <https://dictionary.apa.org/conscience>

apa psychological association. (2022b). *social pressure*. Dostupné 29. 10. 2022 z: <https://dictionary.apa.org/social-pressure>

Barabino, B., Salis, S. & Useli, B. (2014). Fare evasion in proof-of-payment transit systems: Deriving the optimum inspection level. *Transportation Research Part B: Methodological*, 70, 1-17. <https://doi.org/10.1016/j.trb.2014.08.001>

Barabino, B., Salis, S. & Useli, B. (2015). What are the determinants in making people free riders in proof-of-payment transit systems? Evidence from Italy. *Transportation Research Part A: Policy and Practice*, 80, 184-196. <https://doi.org/10.1016/j.tra.2015.07.017>

Cantillo, A., Raveau, S. & Muñoz, J. C. (2022). Fare evasion on public transport: Who, when, where and how?. *Transportation Research Part A: Policy and Practice*, 156, 285-295. <https://doi.org/10.1016/j.tra.2021.11.027>

Chaudhuri, A. (2011). Sustaining cooperation in laboratory public goods experiments: a selective survey of the literature. *Experimental Economics*, 14(1), 47-83. <https://doi.org/10.1007/s10683-010-9257-1>

Chaison, G. N., & Dhavale, D. G. (1992). The choice between union membership and free-rider status. *Journal of Labor Research*, 13(4), 355-369. doi:10.1007/bf02685526

Češi v právu. (2021). *Černí pasažéři dluží v Ústí na pokutách přes čtvrt miliardy*. Dostupné 29. 10. 2022 z: <https://www.cesivpravu.cz/blog/cerni-pasazeri-dluzi-v-usti-na-pokutach-pres-ctvrt-miliardy>

ČT24. (2012). *Dopravní podnik nasadil na černé pasažéry černou tramvaj*. Dostupné 15. 12. 2022 z: <https://ct24.ceskatelevize.cz/regiony/1181049-dopravni-podnik-nasadil-na-cerne-pasazery-cernou-tramvaj>

Dai, Z., Galeotti, F., & Villeval, M. C. (2017). The efficiency of crackdowns: a lab-in-the-field experiment in public transportations. *Theory and Decision*, 82(2), 249-271. <https://doi.org/10.1007/s11238-016-9561-0>

Dickerson, C. A., Thibodeau, R., Aronson, E., & Miller, D. (1992). Using cognitive dissonance to encourage water conservation. *Journal of Applied Social Psychology*, 22(11), 841-854. <https://doi.org/10.1111/j.1559-1816.1992.tb00928.x>

Dopravní podnik Ostrava. (2021). *DPO děkuje novou kampaní poctivým cestujícím*. Dostupné 10.12.2022 z: <https://www.dpo.cz/pro-cestujici/aktuality/novinky/5683-dpo-dekuje-novou-kampani.html>

Dopravní podnik Ostrava. (2019). *Tisková zpráva: Dva roky s asistenty přepravy*. Dostupné 11. 12. 2022 z: <https://www.dpo.cz/pro-cestujici/aktuality/novinky/3490-dva-roky-s-asistenty.html>

Dopravní podnik Ostrava. (2017). *Výroční zpráva*. Dostupné 11. 12. 2022 z: <https://www.dpo.cz/soubory/spolecnost/v-zpravy/2017.pdf>

DPmÚL a.s.. (2022). *Ceník jízdného od 1. července 2022*. Dostupné 15. 12. 2022 z: <https://www.dpmul.cz/download.php?idx=10962>

DPmÚL a.s.. (2021a). *Výroční zpráva*. Dostupné 27. 11. 2022 z: <https://www.dpmul.cz/download.php?idx=10932>

DPmÚL a.s.. (2021b). *Tisková zpráva*. Dostupné 27. 11. 2022 z: <https://dpmul.cz/index.php?art=10638>

DPmÚL a.s.. (2020). *Výroční zpráva*. Dostupné 27. 11. 2022 z: <https://dpmul.cz/download.php?idx=10465>

DPmÚL a.s.. (2019). *Výroční zpráva*. Dostupné 27. 11. 2022 z: <https://dpmul.cz/download.php?idx=9958>

DPmÚL a.s.. (2018). *Výroční zpráva*. Dostupné 27. 11. 2022 z: <https://dpmul.cz/download.php?idx=9329>

DPmÚL a.s.. (2017). *Výroční zpráva*. Dostupné 27. 11. 2022 z: <https://dpmul.cz/download.php?idx=8824>

DPmÚL a.s.. (2016). *Výroční zpráva*. Dostupné 27. 11. 2022 z: <https://dpmul.cz/download.php?idx=8218>

DPmÚL a.s.. (2015). *Výroční zpráva*. Dostupné 27. 11. 2022 z: <https://dpmul.cz/download.php?idx=7582>

DPmÚL a.s.. (2011). *Přepravní kontrola*. Dostupné 15. 12. 2022 z: <https://dpmul.cz/index.php?art=77>

Fehr, E., & Gächter, S. (2000). Cooperation and Punishment in Public Goods Experiments. *American Economic Review*, 90(4), 980–994. <https://doi.org/10.1257/aer.90.4.980>

Friedman, M., & Savage, L. J. (1952). The expected-utility hypothesis and the measurability of utility. *Journal of Political Economy*, 60(6), 463–474. <https://doi.org/10.1086/257308>

Fürst, E., & Herold, D. (2018). Fare Evasion and Ticket Forgery in Public Transport: Insights from Germany, Austria and Switzerland. *Societies*, 8(4), 98. <https://doi.org/10.3390/soc8040098>

- Guarda, P., Galilea, P., Paget-Seekins, L., & de Dios Ortúzar, J. (2016). What is behind fare evasion in urban bus systems? An econometric approach. *Transportation Research Part A: Policy and Practice*, 84, 55-71. <https://doi.org/10.1016/j.tra.2015.10.008>
- Guzman, L. A., Arellana, J., & Camargo, J. P. (2021). A hybrid discrete choice model to understand the effect of public policy on fare evasion discouragement in Bogotá's Bus Rapid Transit. *Transportation Research Part A: Policy and Practice*, 151, 140-153. <https://doi.org/10.1016/j.tra.2021.07.009>
- iDNES.cz. (2019). *Asistenti přepravy se osvědčili, z ostravské MHD vykázali přes sto tisíc lidí*. Dostupné 11. 12. 2022 z: https://www.idnes.cz/ostrava/zpravy/cerny-pasazer-mhd-ostrava-kontrola-asistent-prepravy.A190421_121420_ostrava-zpravy_zdo
- iDNES.cz. (2021). *Ústí spustilo masivní kontroly v MHD, z problémového Mojžíře odjel málokdo*. Dostupné 11. 12. 2022 z: https://www.idnes.cz/usti/zpravy/kontrola-mojzir-mhd-cerny-pasazer-revizor-doklady-straznik.A211025_143407_usti-zpravy_mendl
- iDNES.cz. (2022). *Načerno jezdí v Ostravě každý desátý cestující, ukázala kontrola*. Dostupné 11. 12. 2022 z: https://www.idnes.cz/ostrava/zpravy/revizor-mhd-kontrola-cerny-pasazer-vyloucení-z-dopravy.A221122_693369_ostrava-zpravy_zah
- Magazín PATRIOT. (2019). *Asistenti přepravy už v Ostravě vykázali z dopravy 156 tisíc cestujících*. Zaměří se i na kuřáky. Dostupné 11. 12. 2022 z: <https://patriotmagazin.cz/asistenti-prepravy-uz-v-ostrave-vykazali-z-dopravy-156-tisic-cestujících-zameri-se-i-na-kuraky>
- MHD86.cz. (2019). *Nejedeš načerno? Ptají se v Praze zastávky cestujících*. Dostupné 15. 12. 2022 z: <https://mhd86.cz/2019/05/21/nejedes-nacerno-ptaji-se-v-praze-zastavky-cestujících/>
- Mongin, P. (1998). Expected utility theory. In *The Handbook of Economic Methodology*. <https://philarchive.org/archive/MONEUT>
- Naylor, R.. (1989). Strikes, Free Riders, and Social Customs. *The Quarterly Journal of Economics*, 104(4), 771. <https://doi.org/10.2307/2937867>
- Nejedeš načerno?. (2022c). Dostupné 15. 12. 2022 z: <https://nejedesnacerno.cz/>
- Ostrava. (2019). *ASISTENTI PŘEPRAVY SE V OSTRAVSKÉ MHD OSVĚDČILI*. Dostupné 11. 12. 2022 z: <https://www.ostrava.cz/cs/o-meste/aktualne/asistenti-prepravy-se-v-ostravske-mhd-osvedcili>
- OstravaInfo. (2022). *Všichni asistenti přepravy v akci. Startuje mimořádná týdenní kontrola DPO*. Dostupné 11. 12. 2022 z: <https://www.ostravainfo.cz/cz/info/aktuality/1443-vsichni-asistenti-prepravy-v-akci-startuje-mimoradna-tydenni-kontrola-dpo.html>
- Plzeňské městské dopravní podniky. (2012). Tisková zpráva: Kampaň "Nemám černý svědomí". Dostupné 15. 12. 2022 z: <https://www.pmdp.cz/pro-media/tiskove-zpravy-archiv/archiv-2012/doc/kampan-nemam-cerny-svedomi-944/newsitem.htm>

PRAHATV.eu. (2019). *Kampaň proti černým pasažérům se rozšířila*. Dostupné 15. 12. 2022 z: <https://prahatv.eu/zpravy/praha/praha/10193/kampan-proti-cernym-pasazerum-se-rozsirila>

QAP.CZ. (2012). *Černá tramvaj apeluje na svědomí cestujících*. Dostupné 15. 12. 2022 z: <https://www.qap.cz/zpravy-plzen/clanek/cerna-tramvaj-apeluje-na-svedomi-cestujicich-33600>

Směrnice č. 1/2022. *SMLUVNÍ PŘEPRAVNÍ PODMÍNKY PRO PŘEPRAVU NA AUTOBUSOVÝCH A TROLEJBUSOVÝCH LINKÁCH* Dopravního podniku města Ústí nad Labem a.s. Dostupné 29. 10. 2022 z: <https://dpmul.cz/download.php?id=10723>

Statutární město Ústí nad Labem. (2021). *Kontroly cestujících v MHD zpřísní*. Dostupné 11. 12. 2022 z: <https://www.usti-nad-labem.cz/cz/uredni-portal/seznamy-zprav/aktualni-informace/kontroly-cestujicich-mhd-zprisni.html>

Vyhláška č. 175/2000 Sb. *Vyhláška Ministerstva dopravy a spojů o přepravním řádu pro veřejnou drážní a silniční osobní dopravu*. Dostupné 29. 10. 2022 z: <https://www.zakonyprolidi.cz/cs/2000-175>

Zákon č. 111/1994 Sb. *Zákon o silniční dopravě*. Dostupné 29. 10. 2022 z: <https://www.zakonyprolidi.cz/cs/1994-111>

Zákon č. 194/2010 Sb. *Zákon o veřejných službách v přepravě cestujících a o změně dalších zákonů*. Dostupné 29. 10. 2022 z: <https://www.zakonyprolidi.cz/cs/2010-194>

Zákon č. 31/2019 Sb. *Zákon, kterým se mění zákon č. 182/2006 Sb., o úpadku a způsobech jeho řešení (insolvenční zákon), ve znění pozdějších předpisů, zákon č. 120/2001 Sb., o soudních exekutorech a exekuční činnosti (exekuční řád) a o změně dalších zákonů, ve znění pozdějších předpisů, zákon č. 6/2002 Sb., o soudech, soudcích, přísedících a státní správě soudů a o změně některých dalších zákonů (zákon o soudech a soudcích), ve znění pozdějších předpisů, zákon č. 312/2006 Sb., o insolvenčních správcích, ve znění pozdějších předpisů, a zákon č. 296/2017 Sb., kterým se mění zákon č. 99/1963 Sb., občanský soudní řád, ve znění pozdějších předpisů, zákon č. 292/2013 Sb., o zvláštních řízeních soudních, ve znění pozdějších předpisů, a některé další zákony*. Dostupné 02. 12. 2022 z: <https://www.zakonyprolidi.cz/cs/2019-31>

Zákon č. 139/2015. *Zákon, kterým se mění zákon č. 99/1963 Sb., občanský soudní řád, ve znění pozdějších předpisů, zákon č. 120/2001 Sb., o soudních exekutorech a exekuční činnosti (exekuční řád) a o změně dalších zákonů, ve znění pozdějších předpisů, a zákon č. 256/2013 Sb., o katastru nemovitostí (katastrální zákon)*. Dostupné 02. 12. 2022 z: <https://www.zakonyprolidi.cz/cs/2015-139>

Zákon č. 164/2015 Sb. *Zákon, kterým se mění zákon č. 99/1963 Sb., občanský soudní řád, ve znění pozdějších předpisů, a zákon č. 120/2001 Sb., o soudních exekutorech a exekuční činnosti (exekuční řád) a o změně dalších zákonů, ve znění pozdějších předpisů*. Dostupné 02. 12. 2022 z: <https://www.zakonyprolidi.cz/cs/2015-164>

Příloha 1: Vyjádření Dopravního podniku města Ústí nad Labem

Prostřednictvím e-mailu byla kontaktovaná paní Lenka Rothová, kterou jsme požádaly o zodpovězení následujících otázek.

Otázka 1: Existuje měsíční přehled (popř. pouze za minulý měsíc) počtu zkontrolovaných cestujících revizory a počtu odhalených černých pasažérů (celkově cestujících bez JD), který byste mi mohli případně poskytnout?

Odpověď 1: viz přílohy. K tomu je potřeba poznamenat, že v období leden–červen 2022 většina přepravních kontrolorů na základě rozhodnutí Magistrátu města Ústí nad Labem vykonávala funkci tzv. preventistů na linkách jezdících do sociálně vyloučených lokalit, tzn., že neukládala sankce za jízdu bez platného jízdního dokladu, ale cestujícího bez platného jízdního dokladu v případě nezaplacení přírážky na místě kontroly vyloučila z přepravy.

Otázka 2: Jaká je současná strategie Ústí nad Labem v boji s černými pasažéry a snížení jejich počtu?

Odpověď 2: Nadále plánujeme a realizujeme ve spolupráci s Městskou policií a Policií ČR mimořádné kontrolní akce na linkách s největším výskytem cestujících bez platného jízdního dokladu a v rámci kapacitních možností 1 x týdně vykonáváme funkci preventistů, jak na linkách, tak i na vybraných zastávkách MHD. Bohužel většina dlužníků své závazky vědomě nedodržuje, neplacení za námi poskytnutou službu považují za zcela běžnou záležitost. Všechna opatření mají pouze krátkodobý vliv. Pokud jednání a chování cestujících bez platného jízdního dokladu nebude celospolečensky považováno za neakceptovatelné, jsme přesvědčeni, že jakákoliv realizovaná opatření toto nezmění. Naše společnost, která se v této oblasti ocitává v pozici věřitele, se nemůže bohužel spolehnout na právní systém, který ji zajistí účinnou ochranu a vymahatelnost jejich nároku. Jen pro informaci v březnu 2021 byla vydána zpráva z průzkumu společnosti STEN/MARK, která plně koresponduje s našimi názory. Bohužel v České republice se v posledních letech přijala legislativa, která v maximální míře poskytuje ochranu dlužníkům a předluženým osobám, kvůli kterým dochází k opakovanému oslabování práv věřitelů. Přitom z praxe můžeme potvrdit, že oddlužení pro některé dlužníky pravděpodobně neznamená vysvobození z dluhové pasti a návrat do normálního života, ale spíše životní styl a pohodlný způsob, jak se zbavit povinnosti řádně splatit své závazky. Máme řadu dlužníků, kteří v době oddlužení vytváří další nové závazky, které v době jejich splatnosti neplatí. V mediálním prostoru se dává velký prostor dlužníkům, ale zcela se zapomíná na skutečnost, že věřitelem nejsou jen banky, poskytovatelé často nevýhodných úvěrů, dodavatelé energií, telefonní společnosti, ale především města a obce a dopravci městské hromadné dopravy. Na rozdíl od bank, poskytovatelů úvěrů, dodavatelů energií a telefonních operátorů, nemohou vznik svých pohledávek dopravci nijak ovlivnit, a proto je nespravedlivé a především nemorální, aby stát řešil z podstaty věci sociální problém výhradně na jejich úkor. Zejména obcím tak chybí finanční prostředky na zajištění chodu organizací zřízených obcí (školy, knihovny, muzea apod.), rozvoj infrastruktury, opravu a údržbu komunikací. V městské hromadné dopravě, je především ve velkých městech velice problematické, či spíše nemožné

neumožnit poskytování služeb osobám, které soustavně nemají v úmyslu za služby platit, respektive dodržovat přepravní podmínky. Dopravcům pak chybí finanční prostředky na mzdy řidičů, rozvoj dopravy, nákup nových dopravních prostředků, na opravy trakčních vedení apod. což se samozřejmě odrazí buď v omezení dopravy nebo zdražení jízdného. Posledním příkladem je zákon č. 286/2021 Sb. a připravovaná novela zákona o úpadku a jeho řešení, kterou schválila vláda ČR.

Otázka 3: Máte informace o tom, zda je problém s černými pasažéry v Ústí nad Labem horší, lepší či srovnatelný s ostatními městy?

Odpověď 3: Problém s cestujícími bez platného jízdního dokladu je ve všech městech s nástupem předními dveřmi stejný. Rozdíl je v počtu zaplacených pohledávek a ve vymahatelnosti nezaplacených pohledávek. Města s vyšší výskytem sociálně vyloučených lokalit jsou na tom mnohem hůře než ostatní města.

Otázka 4: Byla v minulosti snaha řešit tuto problematiku pomocí behaviorálních intervencí (obdobně jako například v Praze nebo Plzni)? Pokud ano, jaké konkrétní intervence byly realizovány/navrhovány (popř. zda jsou úspěšné nebo z jakého důvodu neúspěšné)?

Odpověď 4: Ano, v minulosti jsme např. na všech základních školách vykonávali besedy se žáky, výukový autobus na dopravním hřišti Městské policie, realizovali jsme různé akce se zaměřením na prevenci tj. letáky, informační kampaň, osobní kontaktní akce ve vozidlech MHD za účasti strážníků MP, spolupráce s koordinátorem pro začleňování z Magistrátu města Ústí nad Labem. Letáky a informační kampaň se neosvědčila, kontaktní kampaň byla účinná pouze v době jejího průběhu.