

**Česká zemědělská univerzita v Praze**

**Provozně ekonomická fakulta**

**Katedra práva**



**Diplomová práce**

**Smlouva o přepravě osob v městské hromadné dopravě**

**Bc. Magda Pejšová**

© 2012 ČZU v Praze

# ČESKÁ ZEMĚDĚLSKÁ UNIVERZITA V PRAZE

Katedra práva

Provozně ekonomická fakulta

## ZADÁNÍ DIPLOMOVÉ PRÁCE

Pejšová Magda

Veřejná správa a regionální rozvoj nav.- Litoměřice

Název práce

**Smlouva o přepravě osob v městské hromadné dopravě**

Anglický název

**The contract of carriage of passengers in urban public transport**

### Cíle práce

Analyzovat českou platnou právní úpravu vztahu dopravce a cestujícího v městské hromadné dopravě a porovnat ji s německou. Vymezit hlavní nedostatky právní úpravy a podat návrhy de lege ferenda. Na statistickém vzorku porovnat chování cestujících a vyčíslit, jaké škody vznikají dopravci, potažmo obcím a státu, nedodržováním přepravní smlouvy ve smyslu neplacení jízdného.

### Metodika

výklad práva (jazykový, logický, systematický), komparativní metoda, metoda dotazování, metody statistického zpracování dat, interpretace dat

### Harmonogram zpracování

Sběr dat, vyhotovení zadání práce – do 30.6. 2011

Vypracování teoretické části – do 31.1. 2012

Vypracování praktické části – do 28.2. 2012

Odevzdání práce – do 31.3. 2012

## Rozsah textové části

60 - 80 stran

## Klíčová slova

smlouva o přepravě osob, městská hromadná doprava, smluvní přepravní podmínky, přepravní řád, tarif, dopravce, cestující, jízdní doklad, „černý pasažér“

## Doporučené zdroje informací


1. GERLOCH, A. Teorie práva. Plzeň: Vydavatelství a nakladatelství Aleš Čeněk, 2007, s. 343, ISBN 978-80-7380-023-9
2. KNAPPOVÁ, M., ŠVESTKA, J. a kol. Občanské právo hmotné. Praha : ASPI, 2002, s. 471, ISBN 80-86395-28-6
3. KOVALČÍKOVÁ, D. Zákon o silniční dopravě. Praha : Universe, 1994, s. 47, ISBN 80-901506-8-3
4. KUCHAR, F. Městský přepravní řád. Praha : Nakladatelství dopravy a spojů, 1973, s. 151
5. LACNER, K., KÜHL, K. Strafgesetzbuch. Kommentar. München: Verlag C.H.Beck, 2004, s. 256
6. LATTKA, C. Fahren ohne (gültigen) Fahrausweis. Marburg : Tektum Verlag, 2010, s. 412, ISBN 978-3-8288-2216-0
7. MATOUŠOVÁ, M., HEJLÍK, L. Osobní údaje a jejich ochrana : knížka pro praxi. Praha : ASPI, 2003, s.415, ISBN 80-86395-50-2
8. SOUŠEK, J., SAMSELYOVÁ, H., STEHLÍK, M. Přepravní řád pro veřejnou drážní a silniční dopravu s komentářem. Olomouc : ANAG, 2002, s.111, ISBN 80-7263-119-5
9. SOUŠEK, J., STEHLÍK, M. Zákon o dráhách a železniční legislativa Evropských společenství , Olomouc : ANAG, 2005, s. 215, ISBN 80-7263-293-0
10. ŠTĚRBA, R. Přepravní právo. Praha : Česká technika - nakladatelství ČVUT, 2006, s. 137, ISBN 80-01-03426-7
11. ŠTURMOVÁ, D., ONDRUŠ, R. Postavení revizorů v MHD. Správní právo : odborný časopis pro oblast státní správy a správního práva. Praha : Ministerstvo vnitra ČR, 1998/6
12. ŠVESTKA, J., SPÁČIL, J., ŠKÁROVÁ, M., HULMÁK, M. a kol. Občanský zákoník. Komentář. Praha : C.H.Beck, 2009, s.2528, ISBN 978-80-7400-108-6
13. VONDRÁKOVÁ, A. Vymáhání pohledávek . Praha : ASPI, 2006, s.723, ISBN 80-7357-230-3
14. ZELENÝ, L. Osobní přeprava. Praha : ASPI, 2007, s.352, ISBN 978-807357-266-2

## Vedoucí práce

Mráčková Jitka, JUDr., CSc.

## Termín odevzdání

březen 2012

  
**JUDr. Jana Borská**  
Vedoucí katedry



  
**prof. Ing. Jan Hron, DrSc., dr.h.c.**  
Děkan fakulty

V Praze dne 8.11.2011

### Čestné prohlášení

Prohlašuji, že svou diplomovou práci "Smlouva o přepravě osob v městské hromadné dopravě" jsem vypracovala samostatně pod vedením vedoucího diplomové práce a s použitím odborné literatury a dalších informačních zdrojů, které jsou citovány v práci a uvedeny v seznamu literatury na konci práce. Jako autorka uvedené diplomové práce dále prohlašuji, že jsem v souvislosti s jejím vytvořením neporušila autorská práva třetích osob.

V Praze dne 28.listopadu 2012

---

### Poděkování

Ráda bych touto cestou poděkovala JUDr. Jitce Mráčkové, CSc., za všestranné rady, čas, trpělivost, vstřícnost a odbornou pomoc při zpracování diplomové práce.

Chtěla bych také poděkovat panu Milanu Hrudkovi, tajemníkovi odborné skupiny přepravní kontrola Sdružení dopravních podniků ČR, ale také všem ostatním členům odborné skupiny, za čas a materiály, bez kterých by tato práce nemohla vzniknout.

Děkuji také všem členům své rodiny za jejich trvalou podporu.

# **Smlouva o přepravě osob v městské hromadné dopravě**

---

## **The contract of carriage of passengers in urban public transport**

### **Souhrn**

Diplomová práce je zaměřena na právní aspekty smlouvy o přepravě osob v městské hromadné dopravě a na důsledky jejího porušování ze strany cestujících ve smyslu neplacení jízdného. Rozebírá platnou právní úpravu vztahu mezi cestujícím a dopravcem. Věnuje se vzniku smlouvy o přepravě osob a jejím subjektům, především však právům a povinnostem z této smlouvy vyplývajícím. Hledá možné nedostatky v právní úpravě a podává návrhy de lege ferenda. Mapuje současný obraz problému jízdy načerno a jeho ekonomické dopady v České republice, porovnává ho se situací v SRN a analyzuje možnosti, které by mohly vést k jeho eliminaci. Hlavním přínosem diplomové práce je identifikace determinantů, které mají vliv na rozhodování cestujícího, zda za přepravu zaplatit či nikoliv a ověření účinnosti opatření, která jsou při eliminaci jízdy načerno využívána. Doprovodným tématem práce je zjištění aktuálního stavu černých pasažérů v konkrétním městě z hlediska jejich základních vlastností.

### **Summary**

The thesis is focused on the legal aspects of the contract of carriage of passengers in public transport and the consequences of violations of the passengers in the sense of non-payment of fare. It analyzes the legal regulation of the relationship between the passenger and the carrier. Deals with the formation of the contract of carriage of persons and their bodies, but especially the rights and obligations arising from this contract. Finding possible shortcomings in the legal framework and gives suggestions de lege ferenda. It maps the current image problem stowaway and its economic impact in the Czech Republic, compares it with the situation in Germany and analyzes the possibilities that could lead to its elimination. The main contribution of this thesis is to identify the determinants that affect the passenger's decision whether to pay for transportation or not, and verify the effectiveness of the measures in eliminating driving

illegally used. An accompanying theme of the work is to determine the current status of stowaways in a particular city in terms of their basic properties.

**Klíčová slova:** smlouva o přepravě osob, městská hromadná doprava, smluvní přepravní podmínky, přepravní řád, tarif, dopravce, cestující, jízdní doklad, černý pasažér

**Keywords:** contract of carriage of passengers, urban public transport, contractual transport conditions, shipping order, tariff, carrier, passenger, ticket, Stowaway

# OBSAH

SEZNAM ZKRATEK .....	10
1. ÚVOD.....	11
2. CÍL PRÁCE A METODIKA.....	14
2.1. Cíl práce.....	14
2.2. Metodika.....	14
3. TEORETICKÁ VÝCHODISKA .....	17
3.1. Výklad základních pojmů .....	17
3.1.1. Doprava .....	17
3.1.2. Městská hromadná doprava .....	18
3.1.3. Pojmy související s přepravou osob v MHD .....	20
3.2. Prameny práva pro veřejnou přepravu osob v MHD .....	24
3.2.1. Úvod.....	24
3.2.2. Prameny práva pro smlouvu o přepravě osob.....	24
3.2.3. Smlouva o přepravě osob v MHD.....	26
3.2.3.1. Pojem smlouva o přepravě osob .....	26
3.2.3.2. Vznik smlouvy o přepravě osob .....	27
3.2.3.3. Subjekty smlouvy o přepravě osob .....	29
3.2.3.4. Obsah smlouvy o přepravě osob.....	30
3.2.3.5. Odpovědnost ze smlouvy o přepravě osob.....	32
3.2.3.6. Zánik vztahu mezi cestujícím a dopravcem .....	33
3.2.4. Smluvní přepravní podmínky (SPP) .....	34
3.2.5. Shrnutí .....	36
3.3. Právní charakteristika jízdy načerno .....	37
3.3.1. Úvod.....	37
3.3.2. Porušování podmínek přepravy ze strany cestujícího .....	38
3.3.3. Kontrola dodržování podmínek přepravní smlouvy .....	39
3.3.4. Sankce za nedodržení přepravní smlouvy .....	41
3.3.5. Shrnutí .....	42
4. ANALÝZA ZKOUMANÉ PROBLEMATIKY .....	44
4.1. Charakteristika porušování přepravní smlouvy a ekonomické důsledky .....	44
4.1.1. Porušování přepravní smlouvy v Čechách a v Německu .....	44
4.1.1.1. Porušování přepravní smlouvy v SRN.....	44



4.1.1.2.	Porušování přepravní smlouvy v ČR .....	49
4.1.1.3.	Shrnutí .....	54
4.1.2.	Rozbor porušování přepravní smlouvy v MHD v Ústí nad Labem a v Chemnitz .....	55
4.1.2.1.	Úvod.....	55
4.1.2.2.	Charakteristika měst Chemnitz a Ústí nad Labem.....	56
4.1.2.3.	Shrnutí .....	61
4.2.	Průzkum činitelů a motivací k porušování přepravní smlouvy .....	63
4.2.1.	Cíle výzkumu a hypotézy .....	63
4.2.2.	Charakteristika respondentů .....	64
4.2.3.	Ověřování hypotéz o motivaci cestujících k jízdě načerno .....	64
4.2.4.	Vyhodnocení informací průzkumu .....	77
4.3.	Možnosti minimalizace výskytu černých pasažérů.....	78
4.3.1.	Úvod.....	78
4.3.2.	Opatření provozně technická .....	79
4.3.3.	Opatření ekonomická .....	83
4.3.4.	Opatření právní .....	88
4.3.5.	Shrnutí .....	97
5.	VÝSLEDKY A DOPORUČENÍ .....	100
5.1.	Právní úprava .....	100
5.1.1.	Výsledky.....	100
5.1.2.	Doporučení .....	101
5.2.	Porovnání výskytu jízd načerno v ČR a SRN.....	102
5.2.1.	Výsledky.....	102
5.2.2.	Doporučení .....	102
5.3.	Charakteristika černého pasažéra a jeho motivace k jízdě načerno .....	103
5.3.1.	Výsledky.....	103
5.3.2.	Doporučení .....	104
5.4.	Opatření pro minimalizaci jízd načerno .....	105
5.4.1.	Výsledky.....	105
5.4.2.	Doporučení .....	105
6.	ZÁVĚR.....	107
7.	SEZNAM ZDROJŮ .....	111
8.	SEZNAM PŘÍLOH.....	117

## SEZNAM ZKRATEK

MHD	Městská hromadná doprava
ZTP	Zvlášť těžce postiženým
PŘVOD	Vyhláška ministerstva dopravy číslo 175/2000 Sb., o přepravním řádu ve veřejné drážní a silniční dopravě
SPP	Smluvní přepravní podmínky
DPmÚL	Dopravní podnik města Ústí nad Labem a.s.
DPMP	Dopravní podnik města Prahy
VDV	Verband Deutscher Verkehrsunternehmen
AV ČR	Akademie věd České republiky
DP	Dopravní podnik
CVAG	Chemnitzer Verkehrs - AG
RATP	Pařížský dopravní podnik
PDA	Personal digital assistant - osobní digitální pomocník
ASTA	Allgemeine Studierendenausschuss, studentský,
UJEP	Univerzita Jana Evangelisty Purkyně

# 1. ÚVOD

Městská hromadná doprava se v ulicích měst poprvé objevila v polovině 19. století a jejímu rozvoji významně napomohla průmyslová revoluce, a to jak potřebou přepravy lidí z domova za prací, tak vývojem dopravních prostředků, které cestující přepravovaly. Od té doby slouží obyvatelům měst, a i přestože se ji od poslední třetiny 20. století musí tvrdě soupeřit s individuální osobní dopravou, je pro běžný městský provoz nepostradatelná. Svou povahou přináší významný užitek i ve snižování zátěže životního prostředí ve městech, a proto je a musí být objektem zájmu dopravní politiky jak státu, tak především dopravní politiky měst.

Zatímco ve svých počátcích byla financována pouze zákazníky, dnes by bez dotací z veřejných rozpočtů s největší pravděpodobností zanikla. Veřejný zájem státu se zde projevuje podrobnou právní úpravou vztahu mezi cestujícím a dopravcem nejen v občanském zákoníku, ale i právní úpravou v oblasti drážní a silniční osobní dopravy. Mezi cestujícím a dopravcem vzniká smluvní vztah, z něhož pro obě smluvní strany vyplývají určitá práva a povinnosti. Jedna z povinností cestujícího, kterou je placení jízdného, je relativně často porušována, což přináší dopravcům značné finanční ztráty. Vzhledem k tomu, že je městská hromadná doprava v současnosti více než z 50 % podporována kompenzacemi z rozpočtů obcí a krajů, nejde o problém dopravců, ale o celospolečenský problém. Je nutno si uvědomit, že městská hromadná doprava je veřejnou službou poskytovanou občanům, kteří si ji předplácejí formou daní a logicky mají stále se zvyšující požadavky na její kvalitu – její bezpečnost, spolehlivost a přiměřený komfort. Tyto nároky občanské veřejnosti mají svůj ekvivalent v rostoucích nákladech. Současné politické reprezentace měst musí ze svých rozpočtů, kromě této služby, zabezpečovat řadu dalších veřejných služeb, často však, pod vlivem různých lokálních zájmů a partikulárních cílů, usilují o přenesení odpovědnosti za jejich zabezpečení na soukromé subjekty. Poněkud se vytrácí zdánlivě samozřejmá povinnost městských správ zabezpečovat vývoj a rozvoj dopravní obsluhy měst. V tomto úhlu pohledu je městská hromadná doprava vnímána jako velký spotřebitel městských financí, kterým se skutečně stává, nehledají-li dopravci vnitřní rezervy.

Toto téma je velmi aktuální především v době krize, kdy je tendence ze strany městských správ v postavení objednavatelů dopravy snižovat kompenzace za služby dopravních společností a kdy se hledají rezervy v hospodaření a financování dopravy. Problém s financováním dopravy, se kterým je úzce spojován problém jízdného, se projevuje jako velmi silný politický nástroj. Např. v Ústí nad Labem spory o výdaje z rozpočtu města pro dopravní podnik vedly v březnu 2012 k sesazení dvou náměstků primátora a následně i ředitele dopravního podniku. Rezervy se hledají všude. V situaci, kdy se uvažuje o navýšení jízdného či omezení dopravy, se vždy hovoří o problému černých pasažérů. Dopravci velmi často čelí proklamačním útokům ve smyslu: „Chcete zdražovat jízdné nebo omezovat dopravu? Zbavte se černých pasažérů a nebude to nutné“. Častá jsou také doporučení, a to zjevně bez znalosti věci, že se mají dopravci v iniciativách proti černým pasažérům inspirovat např. v Německu, kde takové potíže údajně nejsou.

Doposud se nikdo tímto tématem, jeho skutečnou šíří výskytu, reálnými ekonomickými dopady či porovnáním s dalšími regiony či dokonce zeměmi nezabýval, a to i přesto, že se cestující bez platných jízdních dokladů v městské hromadné dopravě v českých zemích vyskytovali již od počátku její existence, což dokazují první historické předpisy, které s tímto fenoménem počítaly. Dá se tedy říci, že se nejedná o nijak mladý problém, nicméně stále se rozvíjející. Cestující v městské hromadné dopravě požadují při nárůstu cen zvýšení kvality poskytovaných služeb a zásadně odmítají doplácet na neplatící cestující. S růstem ceny jízdného lze předpokládat i nárůst těch, kteří přestanou za přepravu platit, proto je potřebné, věnovat této problematice pozornost. I zde platí, že programově černý pasažér na jakékoliv opatření vymyslí způsob, jak se placení vyhnout. V praxi jsou často chaoticky zaváděna opatření, jejichž účinnost není prokázána, ani prokazována. Ta pak přinášejí jak náklady na zavedení, tak nevoli ze strany platících cestujících, která v některých případech vyústí až k jejich odklonu od veřejné hromadné dopravy k individuální.

Tato práce se zabývá přepravní smlouvou, respektive jejím porušováním. V úvodu teoretické části práce jsou nejprve objasněny základní pojmy související s přepravou osob v městské hromadné dopravě. Další kapitoly se věnují právní úpravě smluvního vztahu mezi cestujícím a dopravcem, rozboru vzniku smlouvy, rozboru smluvních podmínek,

povinností vyplývajících uzavření smlouvy o přepravě a právních důsledků porušení přepravní smlouvy.

Praktická část se v úvodu věnuje analýze a komparaci černého pasažérství ve dvou evropských státech v Česku a v Německu. Dále se snaží identifikovat určující činitele ovlivňující výskyt jízd načerno, kde vychází z teoretických předpokladů a samotné praxe. Prostřednictvím empirického výzkumu zjišťuje motivaci „černých pasažérů“ neplatit jízdné. V závěru je provedena analýza opatření, které by mohly mít vliv na eliminaci porušování přepravní smlouvy a jsou navržena konkrétní opatření směřující k řešení zjištěných problémů.

## **2. CÍL PRÁCE A METODIKA**

### **2.1. Cíl práce**

Cílem práce je analýza právní stránky vztahu dopravce v městské hromadné dopravě na jedné straně a cestujícího na straně druhé, a to především z pohledu porušování přepravní smlouvy, na jejímž základě je cestující dopravcem přepravován. Hlavním záměrem je prostřednictvím zjištěných skutečností vytvořit ucelený současný obraz o problému „jízdy načerno“ a jeho ekonomických dopadech v České republice, porovnat ho se situací v Německu a analyzovat možnosti, které by mohly vést k eliminaci tohoto problému. Vymezit hlavní nedostatky právní úpravy a podat návrhy de lege ferenda

Pro dosažení hlavního záměru budou sloužit tyto dílčí cíle:

1. Analýza obsahu právních norem upravujících právní vztah mezi cestujícím a dopravcem v MHD, vymezení nedostatků a podání návrhů de lege ferenda.
2. Zjištění rozsahu porušování přepravní smlouvy v MHD v České republice ze strany cestujících, ve smyslu nedodržování smluvních podmínek a porovnání stejné oblasti v Německu.
3. Zjištění motivací a aspektů ovlivňujících cestující při rozhodování, zda podmínky přepravní smlouvy dodržet či nikoliv.
4. Stanovení možností vedoucích k eliminaci analyzovaného problému,

### **2.2. Metodika**

Před vypracováním teoretické části diplomové práce bylo prostudováno mnoho odborných knih, publikací, českých i zahraničních internetových stránek, ale i odborná periodika zabývající se přepravou cestujících v MHD. Dále byly prostudovány veškeré zákony související s veřejnou hromadnou přepravou osob a závazkovými vztahy

v dopravě. Cenným podkladem a nepostradatelnou pomocí pro vnímání celistvosti a hodnocení problému byly judikáty, komentáře, ale také rozhovory s odborníky, ale především s praktiky studované oblasti. Při zpracování tématu bylo využito několikaleté praxe autorky diplomové práce v oboru MHD.

Pro vypracování teoretické části byla v první řadě využita metoda shromažďování a studia materiálů o přepravní smlouvě z hlediska právní stránky této oblasti s využitím deskriptivního přístupu. Dále byla provedena analýza podkladových materiálů prostřednictvím metod výkladu práva, a to:

- a) Metody jazykového výkladu – vytvoření základních poznatků o smyslu slovního textu daných právních norem
- b) Metody systematického výkladu – zjištění smyslu normy srovnáním s jinými normami.
- c) Metody logického výkladu – spočívá ve zjištění smyslu normy prostřednictvím vědeckých poznatků a pravidel formální logiky<sup>1</sup>

V poslední řadě bylo provedeno vyhodnocení získaných údajů a jejich komparace s údaji uváděnými odbornou veřejností.

Praktická část je rozdělena do tří částí, kde v první části bylo provedeno šetření o stavu problému černého pasažérství v ČR a v Německu, byla provedena komparace a statistické vyhodnocení zjištěných dat.

Druhá část je zaměřena na motivaci a činitele spojené s „černým pasažérstvím“. Na základě poznatků z teoretické části a první části praktické části byly vytvořeny hypotézy o aspektech ovlivňujících rozhodování cestujícího, zda se má stát černým pasažérem či nikoliv a bylo provedeno empirické šetření prostřednictvím osobního rozhovoru tazatele s odhalenými „černými pasažéry“ v MHD v Ústí nad Labem, které probíhalo v období od 1. do 30. září 2012. Primární data byla zjišťována prostřednictvím metody dotazníku. Dotazník obsahuje tři oddíly. V prvním byly zjišťovány základní údaje o „černém pasažérovi“, pohlaví, věk, dosažené vzdělání atd. Ve druhém oddílu byla

---

<sup>1</sup> GERLOCH, A. *Teorie práva*. Plzeň: Vydavatelství a nakladatelství Aleš Čeněk, 2007, s343, ISBN 978-80-7380-023

zjišťována motivace a důvody k jízdě bez platného jízdního dokladu v konkrétním případě, kdy došlo k jeho odhalení a k postoji cestujícího k „černému pasažerství“. V posledním třetím oddílu bylo zjišťování zaměřeno především na oblast otázek zaměřených k opatřením eliminujícím fenomén „černého pasažéra“. Použitý dotazník je přílohou č. 2 této práce.

Třetí část praktické části obsahuje analýzu vybraných opatření, která by mohla vést ke snížení ztrát dopravních podniků způsobených porušováním přepravní smlouvy cestujícími. V této části bylo využito především rozhovorů s praktiky z oboru a vlastních profesních zkušeností autorky.



## 3. TEORETICKÁ VÝCHODISKA

### 3.1. Výklad základních pojmů

#### 3.1.1. Doprava

Pod pojem doprava je v odborné literatuře obvykle zahrnuta přeprava osob, věci a energie prostřednictvím dopravních prostředků. Možností stanovení definice dopravy je ale mnohem více a záleží na úhlu pohledu. V širším pojetí se dopravou rozumí zabezpečování přepravy osob, zboží a informací, v užším smyslu pak, pouze přepravování osob a nákladů. Typicky ji definuje například Lubomír Zelený, podle kterého se jedná o „*činnost spjatou s cílevědomým přemísťováním osob a hmotných předmětů v nejrůznějších objemových, časových a prostorových souvislostech za použití dopravních prostředků a technologií*“<sup>2</sup>. Z technického hlediska představuje doprava „*funkční pohyb osob, zboží a informací ze zdroje do cíle po dopravní cestě s využitím prostředků a zařízení, které cílevědomě v prostoru a čase usměřňuje člověk*.“<sup>3</sup>. Pojem doprava ale nezahrnuje pouze samotnou činnost přemísťování, ale obsahuje celé odvětví národního hospodářství, které celosvětově zaměstnává více jak 4 % ekonomicky aktivních obyvatel.<sup>4</sup> Obecně lze tedy dopravu definovat jako specifickou lidskou činnost, kterou se provádí cílevědomé přemísťování osob či hmotných předmětů a které má vliv na mnoho činností člověka a zároveň je těmito činnostmi také ovlivňováno. Specifická je pro dopravu skutečnost, že je nehmotnou službou, která nemůže být vytvářena do zásoby.

Doprava se dělí do tří základních skupin, podle toho v jakém prostoru je uskutečňována (pozemní, vodní a leteckou)<sup>5</sup>. Po detailnější dělení jsou využívána kritéria použitého dopravního prostředku, využívané dopravní infrastruktury. Tímto se vymezují druhy dopravy. Pozemní doprava je silniční, železniční, cyklistická či pěší, vodní pak říční nebo námořní. Zvláštním odvětvím dopravy je doprava potrubní. Vezme-li se v úvahu, co je přepravováno, získáme dopravu osobní a nákladní. Osobní doprava má v systému

---

<sup>2</sup> ZELENÝ, L.: *Rozvoj dopravy ve světě*. VŠE, Praha 2004, ISBN 80-245-0671-8, 5 s.

<sup>3</sup> CHLAŇ, A.: *Tarify a ceny v dopravě*. UPCE, Pardubice 2008. ISBN 978-80-7395-104-7, 7 s.

<sup>4</sup> ZELENÝ, L.: *Rozvoj dopravy ve světě*. VŠE, Praha 2004, ISBN 80-245-0671-8, 5 s.

<sup>5</sup> CENIA, *Osobní doprava ve světě*. [on-line]. Praha 2012. [cit. 2012-07-28]. Dostupný z [http://www.cittadella.cz/cenia/index.php?p=osobni\\_doprava\\_ve\\_sвете&site=doprava](http://www.cittadella.cz/cenia/index.php?p=osobni_doprava_ve_sвете&site=doprava)

specifické postavení, kde rozhodující podíl v celkových přepravních výkonech osobní dopravy zaujímá individuální automobilová doprava (62 % svět, 63 % ČR), následovaná veřejnou silniční dopravou (17 % svět, 14 % ČR), leteckou dopravou (12% svět, 10 % ČR) a dále železniční dopravou (8 % a 5 % ČR)<sup>6</sup>. Námořní a říční osobní doprava dosahuje minimálního podílu (1 % svět, 8 %). Ke klasifikaci dopravy je ale možné využít i mnoho dalších hledisek. Například dle dopravní cesty (silniční, cyklistická, kolejová...), pravidelnosti (pravidelná, zvláštní), intenzity dopravy v časovém období (dopravní špička, sedlo, noční provoz), územního rozdělení (mezistátní, vnitrostátní, příměstská...), uspokojování přepravních potřeb (pro vlastní potřeby, pro cizí) apod.

### 3.1.2. Městská hromadná doprava

Městská hromadná doprava MHD má jednu z rozhodujících rolí v životě ve městě. Začátkem minulého století to byla hlavně hromadná doprava, která ve městech osoby přepravovala. Později ji začala vytlačovat individuální automobilová doprava. Rozvoj MHD je spojen především s růstem počtu obyvatel ve městě a s jeho zvětšováním co do rozlohy. V mnohých městech došlo k přesunu lidí z centra do okrajových částí a vznikla poptávka po přepravě. Svůj díl na vzniku MHD má i rozvoj železniční dopravy, neboť lidé, kteří začali využívat ve větší míře cestování vlaky, se nějakým způsobem potřebovali dostat na nádraží. Na území české republiky se začala městská doprava objevovat především v druhé polovině 19. století.<sup>7</sup> V této době cestující nejezdili MHD, tedy jí tak alespoň nenazývali. Pojem MHD se vžil až v době po druhé světové válce, kdy došlo ke striktnímu oddělení příměstské dopravy od městské, a to znárodnovacím zákonem č. 311/1948 Sb., o národních dopravních podnicích, který provozování městské dopravy vyhradil obecním podnikům, zatímco ostatní autobusovou dopravu podnikům ČSAD<sup>8</sup>. Tento předpis se definování pojmu dopravy provozované ve městě nijak nevěnuje.

Až zákon číslo 68/1979 Sb., o silniční dopravě a vnitrostátním zasilatelství zavedl zkratku „městská autobusová doprava“, čímž zkrátil pojem „městská hromadná doprava

---

<sup>6</sup> CENIA, *Osobní doprava ve světě*. [on-line]. Praha 2012. [cit. 2012-07-28]. Dostupný z [http://www.cittadella.cz/cenia/index.php?p=osobni\\_doprava\\_ve\\_sвете&site=doprava](http://www.cittadella.cz/cenia/index.php?p=osobni_doprava_ve_sвете&site=doprava)

<sup>7</sup> HABARDA, D.: *Městská hromadná doprava*. Nakladatelství technické literatury, PRAHA, 1988, 30 s.

<sup>8</sup> *ibid*, 41 s.

provozovaná autobusy“<sup>9</sup>. Samotný pojem „městská hromadná doprava“ přinesla vyhláška Federálního ministerstva dopravy č. 123/1979 Sb., o městské hromadné dopravě, která se pojmem „městská hromadná doprava“ zabývá v § 1 odst. 1 a 2. Tato vyhláška již nevěnuje pozornost pouze autobusové dopravě, ale vnímá hromadnou dopravu ve městech jako celek.<sup>10</sup> Kromě městských oblastí zahrnuje do systému městské hromadné dopravy i příměstské spádové oblasti obsluhované městskými dráhami a autobusy. Reagovala tak v podstatě na realitu, kdy některé příměstské oblasti byly obsluhovány linkami městských dopravních podniků.

Současný přepravní řád, který byl vydán v roce 2000, definuje městskou hromadnou dopravu jako „*dopravu, která je uskutečňována pro potřeby města a jeho příměstských oblastí*“, tedy se v podstatě drží předchozího vymezení. Pod pojmem městská hromadná doprava (MHD) rozumí „*provozování pravidelné periodické hromadné přepravy osob v sídelních aglomeracích a v nejbližší příměstské oblasti speciálními hromadnými dopravními prostředky.*“<sup>11</sup>

Skutečnost, zda se o městskou hromadnou dopravu jedná či nikoliv se neodvíjí ani od toho, zda je linka součástí jednotného tarifního systému MHD nebo jiného integrovaného systému ani od toho, kdo provoz linky objednává nebo financuje. Jak již bylo výše uvedeno, jedná se o tradiční návaznost, kdy linky MHD již historicky zajížděly mimo hranice města. Z hlediska práva je pro rozhodnutí, alespoň ve vztahu k financování dopravy, rozhodující, který dopravní úřad vydá licenci, kde je vyznačeno, zda jde o městskou hromadnou dopravu, či nikoliv.

V praxi je běžné, že především v malých městech nejsou linky městské dopravy v rozhodnutí o licenci za městskou autobusovou dopravu označeny. Zatímco ve velkých městech jsou do městské hromadné dopravy zahrnuty i linky mimoměstské.

---

<sup>9</sup> §34 z.č. 68/1979 Sb, o silniční dopravě a vnitrostátním zasilatelství [on-line]. Praha 1979. [cit. 2012-08-28]. Dostupný z <http://www.psp.cz/ff/e9/14/6a/08.htm>

<sup>10</sup> §1 vyhlášky Federálního ministerstva dopravy 123/1979 Sb, o městské hromadné dopravě [on-line]. Praha 1979. [cit. 2012-08-28]. Dostupný z <http://www.psp.cz/ff/e9/14/6a/08.htm>

<sup>11</sup> ŠTĚRBA.R.:*Osobní doprava v územích a regionech*. Vydavatelství ČVUT, Praha, 2005. ISBN 80-01-03185-3, 30 s.

Pro účely této práce je MHD vnímána v rozsahu definice vyhlášky 175/2000 Sb., o přepravním řádu pro veřejnou drážní a silniční osobní dopravu, která zahrnuje městské i příměstské oblasti.

MHD je činnost spjatá s cílevědomým přemísťováním osob, kterou provádí provozovatel dopravy, resp. dopravních prostředků- dopravce, na základě požadavku spotřebitele dopravních či přepravních služeb-přepravce. V MHD jsou dopravce (provozovatel dopravy) a přepravce (zákazník) různé fyzické či právnické osoby.<sup>12</sup> Mezi nimi vzniká smluvní právní vztah, který je upraven v občanském zákoníku jako „smlouva o přepravě osob“. Tímto pojmem se bude práce podrobně zabývat v dalších kapitolách.

Na tomto místě je třeba vysvětlit pojmy s přepravní smlouvou související, které budou v dalších částech práce využívány.

### **3.1.3. Pojmy související s přepravou osob v MHD**

#### **Cestující**

Pojem cestující je všeobecně známý a hojně užívaný, snad každý si pod ním představí osobu, která se přepravuje dopravním prostředkem (vlakem autobusem, letadlem...). Vzhledem k zřejmému významu pojmu cestující se jím právní předpisy nijak nezabývají. V užším smyslu pro účely využití pojmu cestující v této práci, je cestujícím každý, kdo nastoupí do dopravního prostředku městské hromadné dopravy s úmyslem přepravení se z místa na místo. Z hlediska právního vztahu založeného na smlouvě o přepravě osob je cestujícím osoba, kterou je dopravce zavázán přepravit v souladu s přepravním řádem a tarifem.

#### **Doprovce (provozovatel dopravy)**

Pojem dopravce zahrnuje osobu či společnost, která provozuje a zároveň obvykle vlastní dopravní prostředky. Ty však může mít i v nájmu, například v podobě finančního leasingu. Vždy se však jedná o subjekt, který realizuje vlastní činnost přemísťování v prostoru a v čase. Na trhu jde o producenta, ale i realizátora dopravních služeb, tzn.

---

<sup>12</sup> ŠIROKÝ, J. *Technologie dopravy*. Pardubice: Institut Jana Pernera-Pardubice, 2010, 190 s.

prodávajícího dopravních či přepravních služeb.<sup>13</sup> Dopravce je zároveň účastníkem přepravního vztahu založeného smlouvou o přepravě.

## **Přeprava**

Tento pojem je nutné odlišit od pojmu doprava. Zatímco doprava znamená „úmyslný pohyb (plavba, jízda, let) dopravních prostředků po dopravních cestách, přeprava je vlastní změna místa bez ohledu na to, jak se uskutečnila, je tedy výsledkem dopravy.“<sup>14</sup>

## **Přepravní podmínky**

Pod tímto pojmem jsou myšleny podmínky, za kterých je přeprava uskutečňována. Základní podmínky přepravy jsou uvedeny v občanském zákoníku, rozšiřují je především zákony 111/1994 Sb. o silniční dopravě ve znění pozdějších předpisů a zákon 266/1994 Sb., o dráhách ve znění pozdějších předpisů. Podrobněji jsou podmínky přepravy rozpracovány v prováděcí vyhlášce ministerstva dopravy 175/2000 Sb, o přepravním řádu pro veřejnou drážní a silniční dopravu.

## **Černý pasažér**

Podle etymologického slovníku pochází slovní spojení z německého Schwarzfahrer a rozhodně nemá nic společného s černou barvou. Slovo je židovského původu, kde Shvarts znamená chudobu<sup>15</sup>, takže spíše chudák cestující, který nemá peníze na zaplacení. Naplnění původního významu sousloví je dnes spíše výjimkou. Zcela chudých cestujících, kteří by cestovali načerno, protože nemají na zaplacení, je mizivé množství. V současných poměrech se černí pasažéři rekrutují spíše z těch, kteří mají v úmyslu ušetřit vlastní prostředky na základě racionální analýzy porovnání výše jízdného, hrozící sankce a pravděpodobnosti odhalení. Zvláštní skupinou jsou ti, kteří berou jízdu načerno jako hru. Další tím prezentují určitý životní či politický postoj. V neposlední řadě se nesmí zapomenout na cestující, kteří se stávají černými pasažéry neúmyslně. Z předchozího textu vyplývá vysvětlení pojmu černého pasažéra ve smyslu, v jakém bude využíván v této práci. Jedná se o slangový výraz, který označuje cestujícího, který využívá veřejné dopravy

---

<sup>13</sup> ZELENÝ, Lubomír, 2007: *Osobní přeprava*, Praha, ASPI, ISBN 978-80-7357-266-2, s 15

<sup>14</sup> ŠIROKÝ, J. *Technologie dopravy*. Pardubice: Institut Jana Pernera. Pardubice, 2010, s204

<sup>15</sup> REJZEK, J. *Český etymologický slovník*. Vyd. 1. Voznice: Leda, 2001. 752 s. ISBN 80-85927-85-3

bez platného jízdního dokladu, a to bez ohledu na to, zda tak činí záměrně či neúmyslně. Z pojmu černý pasažér jsou samozřejmě vyloučeny osoby, jež mají právo využívat MHD bezplatně. V České republice se jedná o děti do dovršení věku 6 let a osoby s průkazem ZTP a ZTP/P. V konkrétních tarifních podmínkách jednotlivých měst jsou stanoveny ještě další kategorie cestujících, jimž vzniká nárok na bezplatnou přepravu. Např. v Ústí nad Labem jsou to senioři, kteří dovršili věku 70 let a kteří také nemohou být pod pojem černí pasažéři zahrnováni.

Za zmínku určitě stojí, že pojmu černý pasažér hojně využívá mikroekonomie, kde je černým pasažérem každý, kdo využívá veřejného statku či externality bez zaplacení, neboť nemůže být z jejich spotřeby vyloučen.<sup>16</sup> Určitá analogie s černým pasažérem v dopravě je zde v neplacení za využívání statku, nicméně cestujícího bez platného jízdního dokladu lze, i když problematicky, dosáhnout a postihnout.

### **Platný jízdní doklad**

Platným jízdním dokladem a jeho náležitostmi se zabývá vyhláška ministerstva dopravy číslo 175/2000 Sb., o přepravním řádu pro veřejnou drážní a silniční osobní dopravu v § 4. Ta konkrétně za jízdní doklad považuje jednak „*jízdenku pro jednotlivou jízdu, jízdenku časovou, opravňující k více jednotlivým jízdám po dobu její platnosti ve vymezeném rozsahu, případně průkaz, jehož držitel má podle zvláštního právního předpisu, tarifu nebo smluvních přepravních podmínek právo na přepravu.*“<sup>17</sup>

Jízdní doklad pak vyhláška považuje za neplatný, jestliže

- a) *cestující nedodržel podmínky pro jeho použití stanovené přepravním řádem, tarifem nebo smluvními přepravními podmínkami,*
- b) *nejsou vyplněné předepsané údaje,*
- c) *je používán bez vyžadované fotografie,*
- d) *je poškozen tak, že z něj nejsou patrné údaje potřebné pro kontrolu správnosti jeho použití,*
- e) *údaje neodpovídají skutečnosti nebo byly neoprávněně pozměněny,*

<sup>16</sup> VARIAN, H. R.: *Mikroekonomie: moderní přístup*. 1. vydání, Victoria Publishing, 1995. ISBN 80-85865-25-4

<sup>17</sup> § 4 vyhlášky MDČR číslo 175/2000 Sb. o přepravním řádu pro veřejnou drážní a silniční osobní dopravu

*f) je použit neoprávněnou osobou,*

*g) uplynula doba jeho platnosti,*

*h) nejde o originál<sup>18</sup>*

*ch) pokud tarif, na základě kterého byl vydán, vyžaduje jeho použití jen ve spojení s určitým dokladem a cestující se tímto dokladem současně neprokáže.*

Na základě přepravního řádu je možné definovat pojem „platný jízdní doklad“ jako jízdenku pro jednotlivou jízdu nebo časovou předplatní jízdenku či zvláštní průkaz, využití v souladu s přepravním řádem, tarifem a smluvními přepravními podmínkami. Stejně je pojem „platný jízdní doklad“ chápán i v této práci.

Dalším pojmem bude věnována menší pozornost, a to i přesto, že jsou pro přepravní terminologii důležité. Důvodem je skutečnost, že není pochyb o jejich významu a bývají všeobecně používány v jediném smyslu.

### **Časová jízdenka**

*„Jízdenka opravňující k jízdám za určité časové období (den, týden, měsíc, rok...) se stanoveným rozsahem použití.“<sup>19</sup>*

### **Dopravní podnik**

*„Organizace zabývající se převážně provozováním dopravy.“<sup>20</sup>*

### **Jízdní řád**

*„Souhrn údajů dopravce o provozování dopravy v určitém časovém období.“<sup>21</sup>*

### **Přepravní kontrola**

*„Kontrola dodržování přepravních a tarifních podmínek, což je zjišťování, zda jednání cestujícího během přepravy odpovídá podmínkám stanoveným příslušnými obecně závaznými předpisy.“<sup>22</sup>*

---

<sup>18</sup> § 6 vyhlášky MDČR číslo 175/2000 Sb. o přepravním řádu pro veřejnou drážní a silniční osobní dopravu

<sup>19</sup>ŠIROKÝ, J. *Technologie dopravy*. Pardubice: Institut Jana Pernera-Pardubice, 2010, s. 214

<sup>20</sup> Ibid s. 207

<sup>21</sup> Ibid s. 202

<sup>22</sup>HOCEK, J. *Učební texty pro přepravní kontrolu*. Praha: DPMP a.s. 2009, S. 21

## **3.2. Prameny práva pro veřejnou přepravu osob v MHD**

### **3.2.1. Úvod**

Vzhledem k tomu, že tématem diplomové práce je smlouva o přepravě osob v MHD a její porušování ze strany cestujícího, budou se následující kapitoly věnovat právní úpravě vztahu mezi cestujícím a dopravcem, který vzniká na základě uzavření přepravní smlouvy.

V současné době tvoří hlavní legislativní rámec pro osobní přepravu v městské hromadné dopravě zákon číslo 266/1994 Sb., o dráhách, ve znění pozdějších předpisů, zákon č. 111/1994 Sb., o silniční dopravě, ve znění pozdějších předpisů, vyhláška č. 175/2000 Sb., o přepravním řádu pro veřejnou drážní a silniční osobní dopravu a smluvní přepravní podmínky, které vyhláší dopravci na základě § 49 výše uvedené vyhlášky.<sup>23</sup> Opomenout nelze především občanský zákoník, kde jsou v základních rysech řešeny závazkové vztahy mezi cestujícím a dopravcem.

### **3.2.2. Prameny práva pro smlouvu o přepravě osob**

Občanský zákoník obsahuje právní úpravu smlouvy o přepravě osob včetně přepravy zavazadel v ustanoveních § 760 až 773. Kvůli zvláštnostem jednotlivých oborů dopravy (železniční, silniční, letecká, vodní, lanová, městská) jsou zde pouze taková ustanovení, která mohou být pro všechny obory dopravy stejná. Smlouva o přepravě osob je v občanském zákoníku systematicky zařazena mezi závazkové vztahy, je tedy zřejmé, že se na ni vztahují i obecná ustanovení závazkového práva (§ 488n.). Tato jsou využívána v případech, kdy není jejich využitelnost vyloučena z povahy věci, nebo když nejsou upravené vlastními předpisy, na které občanský zákoník odkazuje.

Takovými předpisy jsou v případě smlouvy o přepravě osob jednak předpisy správní povahy, kterými jsou zákon o silniční dopravě a zákon o dráhách, a dále přepravní řád upravující především práva a povinnosti účastníků přepravních vztahů, k jehož vydání je výše uvedenými zákony zmocněno Ministerstvo dopravy. Přepravní řád pro veřejnou

---

<sup>23</sup>ZELENÝ, L. *Osobní přeprava*. Praha: ASPI, 2007, s.352, ISBN 978-807357-266-2, s 258



drážní a silniční osobní dopravu (PŘVOD) je prováděcím právním předpisem, který upravuje základní přepravní podmínky pro oblast osobní přepravy.

Další upřesnění podmínek přepravy vydávají jednotliví dopravci v podobě smluvních přepravních podmínek, ale pouze v rozsahu stanoveném PŘVOD. Protože je MHD provozována jak autobusy, které podléhají zákonu číslo 111/1994 Sb., o silniční dopravě, ve znění pozdějších předpisů, tak trolejbusy, tramvajemi, metrem a lanovkou, jejichž podmínky přepravy jsou zakotveny v zákoně o drahách č. 266/1994 Sb., ve znění pozdějších předpisů, určují oba tyto zákony dopravcům, jaké doplňující předpisy mají vydat a v jaké podobě. Zákon o silniční dopravě v § 18 určuje dopravci povinnost vydat a uveřejnit jízdní řád, smluvní přepravní podmínky, tarif a podle nich také provozovat svou dopravu. PŘVOD dále rozvádí, že *„dopravce v městské hromadné dopravě vyhláší smluvní přepravní podmínky uveřejněním jejich plného znění na místech určených pro styk s cestujícími a podstatnou část z nich zveřejňuje ve vozidle, případně v jízdním řádu.“*<sup>24</sup>

Dopracům provozujícím drážní dopravu ukládá zákon o drahách č. 266/1994 Sb., ve znění pozdějších předpisů povinnost ji provozovat podle jízdního řádu, tarifu a předem vyhlášených smluvních přepravních podmínek. PŘVOD v § 49 upřesňuje, že dopravce ve veřejné drážní osobní dopravě na dráze celostátní, regionální i dráze lanové vyhláší smluvní přepravní podmínky jejich uveřejněním v Přepravním a tarifním věstníku a dále je zveřejňuje na místech určených pro styk s cestujícími, podstatnou část z nich v knižním vydání jízdního řádu, popř. i ve vozidle.

Právní úprava je v tomto smyslu u obou provozovaných doprav velmi podobná a skutečnost, že vychází ze dvou zákonů, nečiní dopravcům potíže. Společná je rovněž povinnost dopravců přepravit každého, kdo splní smluvní podmínky, což znamená, že si dopravce nemůže své zákazníky vybírat. Konkrétně zákon o silniční dopravě hovoří o povinnosti *„spojem uvedeným v jízdním řádu přepravit každého, jsou-li splněny smluvní přepravní podmínky a tarif a nebrání-li tomu okolnosti, které dopravce nemůže odvrátit nebo jim zabránit.“*<sup>25</sup> Pro srovnání je tato povinnost v drážní dopravě uvedena takto: *„povinnost přepravit každého, kdo má uzavřenou přepravní smlouvu, a přijmout*

---

<sup>24</sup> § 49 Vyhláška MDČR číslo 175/2000 Sb., o přepravním řádu pro veřejnou drážní a silniční osobní dopravu

<sup>25</sup> § 18 zákona číslo 111/1994 Sb., o silniční dopravě, ve znění pozdějších předpisů

*k přepravě zavazadlo, pokud jsou splněny přepravní podmínky a přepravě nebrání okolnosti, které dopravce nemůže odvrátit.*<sup>26</sup>

### **3.2.3. Smlouva o přepravě osob v MHD**

#### **3.2.3.1. Pojem smlouva o přepravě osob**

*„Smlouva (někdy též kontrakt, dohoda, konvence aj.) je dvoustranný či vícestranný právní úkon spočívající ve vzájemných a obsahově shodných projevech vůle smluvních stran, směřujících ke vzniku, změně či zániku práv a povinností, které právní předpisy s takovými projevy vůle spojují.*<sup>27</sup> V případě smlouvy o přepravě osob jde tedy o smlouvu mezi cestujícím a dopravcem, ze které vyplývají pro obě strany určitá práva a povinnosti. Základní právo cestujícího být přepraven řádně a včas a zároveň právo dopravce dostat za přepravu zapláceno je zakotveno v občanském zákoníku.

V občanském zákoníku není pojem přepravní smlouva slovně definován, nicméně se zde píše, že *„smlouva o přepravě osob vzniká cestujícimu, který za stanovené jízdné použije dopravní prostředek, právo, aby ho dopravce přepravil do místa určení řádně a včas.*<sup>28</sup> PŘVOD, na který je jak v občanském zákoníku, tak v zákonech drahách a o silniční dopravě, odkazováno, pak pouze doplňuje informaci, že *„uzavřením přepravní smlouvy o přepravě osob (dále jen "přepravní smlouva") vzniká mezi dopravcem a cestujícím na základě přepravního řádu, tarifu a vyhlášených smluvních přepravních podmínek závazkový právní vztah, jehož obsahem je zejména závazek dopravce přepravit cestujícího ze stanice nástupní do stanice cílové spoji uvedenými v jízdním řádu řádně a včas a závazek cestujícího dodržovat přepravní řád a smluvní přepravní podmínky a zaplatit cenu za přepravu podle tarifu.*<sup>29</sup> Z toho vyplývá, že smlouva o přepravě osob naplňuje obecný pojem smlouvy, v čemž není nijak atypická.

---

<sup>26</sup> § 36 zákon číslo 266/1994 Sb., o drahách ve znění pozdějších předpisů

<sup>27</sup> KNAPPOVÁ, M., ŠVESTKA, J. a kol. *Občanské právo hmotné*. Praha: ASPI, 2002, s.471, ISBN 80-86395-28-6

<sup>28</sup> ŠVESTKA, J., SPÁČIL, J., ŠKÁROVÁ, M., HULMÁK, M. A KOL. *Občanský zákoník. Komentář*. Praha: C.H.Beck, 2009, s.2528, ISBN 978-80-7400-108-6

<sup>29</sup> § 1 Vyhláška MDČR číslo 175/2000 Sb., o přepravním řádu pro veřejnou drážní a silniční osobní dopravu

Vztah mezi cestujícím a dopravcem je závazkovým občanskoprávním vztahem mezi konkrétními subjekty. Pro právní vztahy je typické, že se v nich střetává abstraktní vůle zákonodárce regulovat určité společenské poměry a konkrétní vůle subjektů uskutečnit své cíle.<sup>30</sup> V případě smlouvy o přepravě osob jde o konkrétní (relativní) právní vztah, kde se právní regulace týká konkrétních subjektů a práva a povinnosti nevznikají všem, ale pouze účastníkům vztahu. Smlouva o přepravě osob je systémově zařazena mezi závazkové vztahy, protože mezi cestujícím a dopravcem dochází ke směně majetkových hodnot, což je předpoklad pro vznik závazkového vztahu. Jedná se o právní vztah, který vzniká na základě právního úkonu, dohody (smlouvy), který spočívá na vzájemných a obsahově shodných projevech vůle stran. „*Obecně lze pod smlouvou vzniklý závazkový vztah zahrnout zejména závazek dopravce přepravit cestujícího ze stanice nástupní do stanice cílové spoji uvedenými v jízdním řádu včas a řádně a závazek cestujícího dodržovat přepravní řád, smluvní přepravní podmínky a zaplatit cenu za přepravu podle tarifu – jízdné.*“<sup>31</sup>

### **3.2.3.2. Vznik smlouvy o přepravě osob**

Ve smyslu § 35 občanského zákoníku může být projev vůle (uzavření smlouvy) učiněn jednáním, opomenutím nebo jiným způsobem nevzbuzujícím pochybnosti o tom, co chtěl účastník projevit. Právní úkon musí být proveden v zákonem stanovené formě nebo ve formě, na které se strany dohodnou<sup>32</sup>. Při nedodržení jde o neplatný právní úkon. Podle § 760 občanského zákoníku vzniká smlouva o přepravě osob mezi cestujícím a dopravcem. Okamžik vzniku smlouvy o přepravě osob vyplývá z PŘVOD.

Přepravní řád pro veřejnou přepravu osob preferuje vznik přepravní smlouvy zakoupením jízdního dokladu před nástupem do dopravního prostředku. Konkrétně říká, že „*přepravní smlouva je uzavřena, jestliže cestující využije svého práva k přepravě z jízdního dokladu tím, že nastoupí do vozidla nebo vstoupí do označeného prostoru přístupného jen s platným jízdním dokladem.*“<sup>33</sup> Pokud ale dopravce prodej jízdenek v předprodeji

<sup>30</sup> KNAPPOVÁ, M., ŠVESTKA, J. a kol. *Občanské právo hmotné*. Prah: ASPI, 2002, s. 471, ISBN 80-86395-28-6

<sup>31</sup> ŠVESTKA, J., SPÁČIL, J., ŠKÁROVÁ, M., HULMÁK, M. A KOL. *Občanský zákoník. Komentář*. Praha: C.H.Beck, 2009, s. 2528, ISBN 978-80-7400-108-6, s 2266

<sup>32</sup> KNAPPOVÁ, M., ŠVESTKA, J. a kol. *Občanské právo hmotné*. Prah: ASPI, 2002, s. 471, ISBN 80-86395-28-6

<sup>33</sup> § 3 Vyhláška MDČR číslo 175/2000 Sb., o přepravním řádu pro veřejnou drážní a silniční osobní dopravu

nezajišťuje, přepravní řád umožňuje, aby cestující uzavřel přepravní smlouvu tím, že nastoupí do vozu a bezodkladně po nástupu si jízdní doklad ve voze zakoupí.

Podle rozhodnutí ústavního soudu Sb. n. a us. ÚS, sv. 21, č. 5 – Pl. ÚS 33/2000 je „Smlouva o přepravě v městské hromadné dopravě uzavírána konkludentním jednáním spočívajícím na straně cestujícího v nástupu do příslušného dopravního prostředku. Zvláštnost této smlouvy spočívá ve formě úhrady ceny za přepravu, která může být paušálně zálohová (síťové jízdenky) nebo přímá (platba řidiči anebo stanovený způsob znehodnocení předem zakoupené jízdenky při nástupu do vozidla).“<sup>34</sup>

Z tohoto rozhodnutí vyplývá, že pro vznik smlouvy není rozhodující, způsob placení, ale skutečné jednání cestujícího, který akceptuje návrh dopravce nástupem do vozu. Smlouva je tedy uzavřena bez ohledu na to, zda má cestující zaplacenou jízdné před nástupem do vozu nebo ho zaplatí až bezodkladně po nástupu.

Smlouva o přepravě osob jako dvoustranný právní úkon vzniká ze dvou jednostranných právních úkonů zúčastněných stran. První z nich je nabídka, oferta k uzavření smlouvy ze strany dopravce. Návrhem smlouvy § 43a odst. 1 zákona č. 40/1964 Sb, občanský zákoník, ve znění pozdějších předpisů rozumí – „Projev vůle směřující k uzavření smlouvy, jenž je určen jedné nebo více určitým osobám, je návrhem na uzavření smlouvy (dále jen "návrh"), jestliže je dostatečně určitý a vyplývá z něj vůle navrhovatele, aby byl vázán v případě jeho přijetí.“<sup>35</sup> V případě smlouvy o přepravě je nabídkou k uzavření smlouvy vyhlášení přepravních podmínek, tarifu a přistavení vozu do zastávky. Druhým právním úkonem je přijetí (akceptace) návrhu, který je v § 43c odst. 1 zákona č. 40/1964 Sb, občanský zákoník je definován jako „včasné prohlášení učiněné osobou, které byl návrh určen, nebo jiné její včasné jednání, z něhož lze dovodit její souhlas, je přijetím návrhu.“<sup>36</sup> Cestující dává dopravci najevo, že akceptuje jeho nabídku a uzavírá smlouvu s nabízeným obsahem nástupem do přistaveného dopravního prostředku.

---

<sup>34</sup> ŠVESTKA, J., SPÁČIL, J., ŠKÁROVÁ, M., HULMÁK, M. A KOL. *Občanský zákoník. Komentář*. Praha: C.H.Beck, 2009, s.2528, ISBN 978-80-7400-108-6

<sup>35</sup> § 43 a) odst. 1 zákona č. 40/1964 Sb., občanský zákoník

<sup>36</sup> § 43 c) odst. 1) zákona č. 40/1964 Sb., občanský zákoník

### 3.2.3.3. *Subjekty smlouvy o přepravě osob*

Proto, aby byl právní úkon způsobilý vyvolat právní následky, musí vzniknout mezi subjekty způsobilými tyto právní úkony činit. Nemá-li jeden ze subjektů způsobilost k právním úkonům je právní úkon absolutně neplatným. Způsobilost k právním úkonům nabývají fyzické osoby v plném rozsahu zletilostí. Jestliže není fyzická osoba pro duševní poruchu, která není jen přechodná, anebo pro nadměrné požívání alkoholických nápojů nebo omamných prostředků či jedů schopna činit jen některé právní úkony, může být soudně způsobilosti k právním úkonům zbavena nebo ji soud způsobilost omezí. Podobně jako fyzická osoba i osoba právnická má způsobilost mít práva a povinnosti a způsobilost k právním úkonům. Ty nabývá právnická osoba okamžikem vzniku. Způsobilost k právním úkonům právnické osoby může být omezena jen zákonem.

Subjekty přepravní smlouvy jsou na jedné straně dopravce a na straně druhé zákazník. Způsobilost dopravce k uzavření přepravní smlouvy vyplývá z jeho povinností, které musí dle zákona o silniční dopravě i dle zákona o dráhách splnit, aby mohl dopravní služby v oblasti přepravy osob provozovat.

Ze strany zákazníka není pochyb o tom, že způsobilost uzavřít smlouvu o přepravě mají všechny osoby s plnou způsobilostí k právním úkonům. Otázkou tedy zůstává, jak je to s dětmi a osobami, které způsobilost k právním úkonům nemají, anebo je jejich způsobilost soudně omezena. Zde PŘVOD výslovně v § 10 vylučuje, aby smlouvu o přepravě osob uzavíraly děti do 6 let. Za ty pak smlouvu v podstatě uzavírá osoba, jež je přepravuje, neboť přepravní řád říká, „*děti do šesti let lze přepravovat jen s doprovodem osoby starší 10 let.*“<sup>37</sup> Žádná další omezení v tomto smyslu neuvádí. Nezletilí mají ze zákona omezenou způsobilost k právním úkonům. Mají způsobilost pouze k takovým právním úkonům, které jsou svou povahou přiměřené rozumové a volní vyspělosti odpovídající jejich věku. Ostatní právní úkony za ně činí jejich zákonní zástupci. V případě přepravní smlouvy v MHD lze předpokládat, že zákonodárci omezili uzavírání smluv věkem pro děti do 6 let, neboť rozumové a volní schopnosti dětí starších již umožňují těmto dětem smlouvu o přepravě osob spočívající zejména v nastoupení do vozu a zaplacení jízdného uzavřít. Současně a do jisté míry, ale zůstává rozhodnutí na rodičích dětí nesoucích za děti zodpovědnost. Jestliže tito umožní dítěti jízdu MHD bez doprovodu,

---

<sup>37</sup> § 10 Vyhláška MDČR číslo 175/2000 Sb., o přepravním řádu pro veřejnou drážní a silniční osobní dopravu

dávají souhlas k tomu, aby dítě uzavřelo přepravní smlouvu, demonstrují, že uzavření přepravní smlouvy je přiměřené k volným a rozumovým schopnostem dítěte. „*Nezletilá osoba ve věku třinácti let má zpravidla způsobilost k uzavření smlouvy o přepravě osob v městské hromadné dopravě, z níž pro ni vyplývá povinnost zaplatit stanovené jízdné, ovšem nikoli způsobilost samostatně jednat ve sporu o nároky vyplývající z této smlouvy.*“<sup>38</sup>

U osob, které byly zbaveny způsobilosti k právním úkonům, je platné uzavření přepravní smlouvy nereálné. U osob jejichž omezení k právním úkonům je pouze částečné, záleží na rozsahu omezení konkrétního soudního rozhodnutí o omezení způsobilosti k právním úkonům. Z uvedených skutečností lze shrnout jednoduchý závěr, že přepravní smlouvu může na straně cestujícího uzavřít každá osoba po dovršení věku 6 let za předpokladu, že nebyla zbavena způsobilosti k právním úkonům. Na straně dopravce pak právnická osoba, která splňuje podmínky provozování veřejné hromadné přepravy osob.

#### **3.2.3.4. Obsah smlouvy o přepravě osob**

Obsah závazků upravuje občanský zákoník v ustanoveních § 494-498. „*Obsahem závazkového právního vztahu jsou práva a povinnosti jeho účastníků. Ze závazku vzniká dlužníkovi povinnost poskytnout věřiteli určité plnění, a věřitel má naopak právo toto plnění od dlužníka požadovat.*“<sup>39</sup>

Na základě uzavřené přepravní smlouvy vzniká cestujícímu právo být přepraven v rozsahu vyplývajícím z jízdenky a dopravci závazek, aby v tomto rozsahu cestujícího přepravil v rámci nabízené přepravní kapacity dle vyhlášených jízdních řádů a podle pravidel vyhlášených ve smluvních přepravních podmínkách a tarifu.

Obsahem smlouvy jsou dále i dílčí práva a povinnosti, která ze závazkového vztahu vyplývají. Základní povinnosti obou stran stanovuje občanský zákoník a zákony o silniční dopravě a o dráhách. V § 14 PŘVOD jsou taxativně vymezeny povinnosti dopravce související se zajištěním bezpečné, plynulé a pohodlné přepravy. Konkrétní povinnosti

---

<sup>38</sup>Sou R NS č. C 3652 – NS sp. zn. 20 Cdo 2775/2005

<sup>39</sup> ŠVESTKA, J., SPÁČIL, J., ŠKÁROVÁ, M., HULMÁK, M. A KOL. *Občanský zákoník. Komentář.* Praha: C.H.Beck, 2009, s.2528, ISBN 978-80-7400-108-6, S. 1504

pro dopravce vyplývají také z dalších předpisů, které jsou pro dopravce závazné. K nim patří:

- *Zákon číslo 40/1964 Sb., občanský zákoník, ve znění pozdějších předpisů*
- *Zákon číslo 111/1994 Sb., zákon o silniční dopravě, ve znění pozdějších předpisů*
- *Zákon o dráhách číslo 266/1994 Sb., ve znění pozdějších předpisů* (porovnání je uvedeno v tabulce číslo 1.)
- *Licence k provozování linkové dopravy*
- *Jízdní řád veřejné osobní přepravy, který je pro MHD schvalován příslušným dopravním úřadem*
- *Smluvní přepravní podmínky a další.*<sup>40</sup>

**Tabulka 1 Povinnosti dopravce ve vztahu k cestujícím**

Zákon č. 111/1994 Sb. o silniční dopravě	Zákon č. 266/1994 Sb., o dráhách
povinnosti dopravce ve vztahu k cestujícím - výňatek	
vydat a uveřejnit schválený jízdní řád, jeho změny, smluvní přepravní podmínky a tarif,	provozovat veřejnou drážní osobní nebo nákladní dopravu podle jízdního řádu a tarifu a předem vyhlášených smluvních přepravních podmínek v Přepravním a tarifním věstníku,
provozovat dopravu podle schváleného jízdního řádu, smluvních přepravních podmínek a tarifu,	
spojem uvedeným v jízdním řádu přepravit každého, pokud jsou splněny smluvní přepravní podmínky a tarif a nebrání-li tomu okolnosti, které dopravce nemůže odvrátit nebo jim zabránit,	ve veřejné drážní osobní dopravě přepravit každého, kdo má uzavřenou přepravní smlouvu, a přijmout k přepravě zavazadlo, pokud jsou splněny přepravní podmínky a přepravě nebrání okolnosti, které dopravce nemůže odvrátit
označit vozidlo příslušné linky názvem výchozí a cílové zastávky spoje, u městské autobusové dopravy pouze názvem cílové zastávky spoje; označení linky, které je stanoveno v rozhodnutí o udělení licence, musí být čitelné i za tmy alespoň na čele vozidla, dále zajistit označení řidiče a průvodčího obchodním jménem dopravce nebo služebním stejnokrojem dopravce, dále označit bezbariérové vozidlo mezinárodním symbolem přístupnosti,	označit jednotlivá drážní vozidla nebo jejich soupravy určené pro přepravu osob s výjimkou dráhy lanové, tramvajové, trolejbusové a speciální názvem výchozí a konečné stanice (zastávky) a drážní vozidla bezbariérově přístupná cestujícím s omezenou schopností pohybu a orientace mezinárodním symbolem přístupnosti, u dráhy tramvajové a dráhy trolejbusové dále číslem nebo jiným označením linky, názvy zastávek čitelnými i za tmy, dále evidenčním číslem vozidla na přední a zadní straně vozidla.
pečovat o bezpečnost přepravovaných osob a jejich zavazadel a zabezpečit první pomoc a náhradní dopravu v případě, že se stane účastníkem dopravní nehody nebo má technickou závadu, pro kterou nelze spoj dokončit,	ve veřejné drážní osobní dopravě zabezpečit předlékařskou první pomoc v případě nehody, zabezpečit náhradní dopravu za přerušenu veřejnou drážní osobní dopravu z důvodu nehody nebo z provozních důvodů, pro které nelze přepravu dokončit drážním vozidlem, kterým bylo započato plnění přepravní smlouvy,
vytvářet podmínky pro přepravu osob s omezenou schopností pohybu a orientace.	vytvářet ve veřejné drážní osobní dopravě podmínky pro přepravu osob s omezenou schopností pohybu a orientace a rodičů s dětmi

Zdroj: Vlastní zpracování dle zákona č. 111/1994 Sb., o silniční dopravě a zákona č. 266/1994 Sb., o dráhách

<sup>40</sup> SOUŠEK, J., SAMSELYOVÁ, H., STEHLÍK, M. Přepravní řád pro veřejnou drážní a silniční dopravu s komentářem. Olomouc: ANAG, 2002, s. 111, ISBN 80-7263-119-5, s. 36

Povinnosti cestujících jsou upraveny rovněž ve výše uvedených zákonech a PŘEVOD, ale také ve smluvních přepravních podmínkách. Základní povinnost cestujícího je podrobně rozebrána v kapitole 3.3.2., zde jsou také charakterizovány těmito povinnostem odpovídající oprávnění dopravce. Povinnosti cestujícího k zajištění bezpečné přepravy na pozemních komunikacích upravuje také zákon 361/2000 Sb. o provozu na pozemních komunikacích. Příkladem je povinnost cestujícího, „*kteřý čeká na zastávce hromadné dopravy osob, nastupuje do tohoto vozidla, přepravuje se v něm nebo z něj vystupuje, chovat se tak, aby neohrožoval bezpečnost provozu na pozemních komunikacích nebo zákaz vyhazovat předměty z vozidla.*“<sup>41</sup>

### **3.2.3.5. Odpovědnost ze smlouvy o přepravě osob**

Občanský zákoník v ustanoveních o přepravní smlouvě obecně upravuje odpovědnost z přepravní smlouvy při nedodržení základního závazku přepravit cestujícího řádně a včas. Nedodržení tohoto závazku a k tomu odvozená práva cestujícího jsou upravena v PŘEVOD § 37 a 42. Jedná se o zvláštní úpravu odpovědnosti, kdy se nepoužijí obecná ustanovení o odpovědnosti. Úprava se týká pouze odpovědnosti dopravce z povinností, které mu vznikly z přepravní smlouvy. Za nedodržené povinnosti vzniklé z přepravní smlouvy nevzniká cestujícímu právo na náhradu škody. Přepravní řád stanovuje nároky, které může cestující za takto nedodržené povinnosti vůči dopravci uplatnit. Rovněž upravuje postup, lhůty a podmínky, za kterých může uplatnit svá práva z přepravy. Lhůty vycházejí z občanského zákoníku a mají prekluzivní charakter, po uplynutí lhůty právo na uplatnění nároku z přepravní smlouvy zaniká.<sup>42</sup> Zde je v PŘEVOD specificky upraveno právo z přepravy pro cestující v MHD, kteří při zpoždění odjezdu, příjezdu popř. vynechání spoje mají právo na vydání potvrzení, ale jízdné ani částečné se v MHD nevrací.

Vedle zvláštní odpovědnosti z nedodržení povinností přepravní smlouvy ze strany dopravce, je dopravce odpovědný za škody na zdraví nebo na zavazadlech přepravovaných společně s cestujícím a na věcech, které měl u sebe. Za takto způsobené škody odpovídá dopravce v rozsahu ustanovení občanského zákoníku, která upravují škodu způsobenou provozem dopravního prostředku.

---

<sup>41</sup> §9 a §49 zákona o provozu na pozemních komunikacích číslo 361/2000 Sb., ve znění pozdějších předpisů

<sup>42</sup> SOUŠEK, J., SAMSELYOVÁ, H., STEHLÍK, M. Přepravní řád pro veřejnou dráží a silniční dopravu s komentářem. Olomouc: ANAG, 2002, s. 111, ISBN 80-7263-119-5. s 69



Podle § 427 občanského zákoníku „*fyzické a právnické osoby provozující dopravu odpovídají za škodu vyvolanou zvláštní povahou tohoto provozu.*“<sup>43</sup> Ke vzniku odpovědnosti podle § 427 až 431 občanského zákoníku nestačí pouhá skutečnost, že škoda byla způsobena provozem dopravního prostředku. Musí jít o povahu provozu, která je objektivně způsobitelná vyvolat škodu, nepatří sem tedy např. rozrušení hlukem trolejbusů na lince vedené v blízkosti bydliště nervově nemocného člověka, nevolnost z jízdy autobusem apod. „*Své odpovědnosti se nemůže dopravce zprostit, jestliže škoda byla způsobena, okolností, která má původ v provozu, jinak se odpovědnosti zprostit, jen jestliže prokáže, že škodě nemohlo být zabráněno ani při vynaložení veškerého úsilí, které lze požadovat.*“<sup>44</sup> Zprostit odpovědnosti za škodu se dopravce může například v případech, kdy škoda byla způsobena přírodními živly, třetími osobami nebo zvěří, ale i zde je nutné prokázat, že bylo vynaloženo úsilí, které by mohlo škodu odvrátit. Důvodem ke zproštění ale může být i zavinění ze strany poškozeného. „*Byla-li škoda způsobena také zaviněním poškozeného nese škodu poměrně, byla-li škoda způsobena výlučně jeho zaviněním, nese ji sám.*“<sup>45</sup> Škodou vzniklou při přepravě není jen škoda vzniklá cestujícimu po nastoupení do dopravního prostředku a při jeho pohybu, nýbrž i škoda vzniklá cestujícimu při nastupování do něho a vystupování z něho.

### **3.2.3.6. Zánik vztahu mezi cestujícím a dopravcem**

„*Zánik závazkového vztahu přepokládá, aby v původní právní skutečnosti závazek zakládající přistoupila nová právní skutečnost, odlišná od skutečnosti zakládající jeho vznik, se kterou předpisy občanského práva zánik závazkového vztahu spojují.*“<sup>46</sup> V praxi je nejčastější způsob zániku závazkového vztahu mezi cestujícím a dopravcem splnění dluhu, resp. závazku.

Za splnění závazku ze strany dopravce lze považovat, jestliže provedl přepravu cestujícího do cílové zastávky řádně a včas, jak mu to ukládá občanský zákoník. Podle

---

<sup>43</sup> ŠVESTKA, J., SPÁČIL, J., ŠKÁROVÁ, M., HULMÁK, M. A KOL. *Občanský zákoník. Komentář.* Praha: C.H.Beck, 2009, s.2528, ISBN 978-80-7400-108-6

<sup>44</sup> ŠVESTKA, J., SPÁČIL, J., ŠKÁROVÁ, M., HULMÁK, M. A KOL. *Občanský zákoník. Komentář.* Praha: C.H.Beck, 2009, s.2528, ISBN 978-80-7400-108-6

<sup>45</sup> § 441 Zákon číslo 40/1964 Sb., občanský zákoník, ve znění pozdějších předpisů

<sup>46</sup> KNAPPOVÁ, M., ŠVESTKA, J. a kol. *Občanské právo hmotné.* Prah: ASPI, 2002, s.471, ISBN 80-86395-28-6

§ 18 a) odst. 1 zákona o silniční dopravě a § 37 odst. 4 zákona o dráhách splnil dopravce svůj závazek i tehdy, kdy nebyl cestující přepraven až do cílové zastávky v případech, kdy byl oprávněně vyloučen z přepravy. V takových případech dojde k zániku vztahu i bez zcela provedené přepravy.

### 3.2.4. Smluvní přepravní podmínky (SPP)

SPP vydává dopravce a na základě ustanovení zákona o silniční dopravě, o dráhách a vyhlášky ministerstva dopravy o přepravním řádu. Z tohoto vyplývá, že nemají charakter přepravního řádu podle občanského zákoníku. Pro ně platí, že musí být v souladu s občanským zákoníkem a přepravním řádem, na který občanský zákoník odkazuje v §722. Nejsou-li SPP v souladu se zmiňovanými předpisy, nemohou být platné pro přepravní smlouvu uzavíranou mezi dopravcem a cestujícím. SPP nesmějí zhoršovat podmínky přepravy osobám, jejichž požadavky jsou splňovány, oproti přepravnímu řádu 175/2000 Sb. Zatímco občanský zákoník, zákon o dráhách, zákon o silniční dopravě jsou obecně závaznými právními předpisy, SPP jsou závazné, pro toho, kdo uzavře přepravní smlouvu s konkrétním dopravcem.

PŘVOD ve svých ustanoveních zmocňuje dopravce si některé záležitosti řešit individuálně právě ve SPP. Jednotlivá ustanovení jsou uvedena v tabulce číslo 2.

**Tabulka 2 Zležitosti přepravní smlouvy upravované SPP**

Ustanovení vyhlášky MD 175/2000 Sb-, o přepravním řádu pro veřejnou drážní a silniční osobní dopravu
§5 Údaje na jízdence, umožňující kontrolu platnosti a správnosti
§5 Údaje na jízdním dokladu (ne jízdence)
§7 Výše přírážky za zakoupení jízdenky až ve voze; spoje bez přírážky
§7 Způsob prodeje a vracení jízdenek, příplatků, způsob označování jízdenek
§9 Příplatek za lůžko
§9 Lhůta pro obsazení místa s místenkou
§9 Podrobnosti obsazování míst s místenkou
§10 Podmínky pro přepravu dětí
§11 Přípustnost kočárku s dítětem jako zavazadlo nebo spoluzavazadlo
§11 Podmínky pro přepravu kočárku s dítětem
§11 Přípustnost kočárku bez dítěte jako zavazadlo nebo spoluzavazadlo
§12 Podmínky o nástupu a výstupu invalidů
§13 Podmínky pro přepravu invalidního vozíku na dráze

§13 Podmínky pro přepravu invalidního vozíku a jeho umístění ve voze
§14 Zpožděny
§17 Použití nádražního rozhlasu k soukromým účelům
§20 Ruční zavazadla, rozměry, hmotnost, druhy, umístění
§21 Ruční zavazadla, rozměry, hmotnost, druhy
§21 Cestovní zavazadla - opatření k podání CZ s překročenými limity danými PŘ
§21 Cestovní zavazadla - zvířata a auta na dráze
§23 Spoje s omezením nebo vyloučením současně přepravovaných psů
§24 Náležitosti zavazadlového lístku
§25 Stanovení hmotnosti druhů zavazadel pro výpočet dovozného
§25 Smluvní poplatek za uvedení ceny zavazadla; horní hranice poplatku
§29 Podmínky přepravy automobilů
§30 Služby související s přepravou zavazadla
§31 Způsoby disponování s cestovním zavazadlem, podrobnosti přepravy
§33 Vydání cestovního zavazadla bez lístku na složenou kauci
§36 Podávání zásilek
§36 Počet dílů přepravenky, manipulace s díly
§37 Způsob potvrzování skutečností pro uplatňování práv
§38 Místa k uplatňování práv
§38 Místa k uplatňování práv z přepravní smlouvy
§41 Lhůta pro vrácení jízdenky na konkrétní spoj
§41 Lhůta pro vrácení lůžka nebo lehátka na konkrétní spoj
§41 Srážka při vrácení jízdného, lůžka či lehátka
§42 Vrácení jízdného za nevyužitou časovou jízdenku
§45 Vrácení části dovozného při předčasném ukončení

Zdroj: vlastní zpracování dle [www.revisor.cz](http://www.revisor.cz)

SPP vymezují závazný vztah mezi oběma smluvními stranami. Cestujícímu slouží především k informování před jeho rozhodnutím využít služeb konkrétního dopravce, tzn. než uzavře přepravní smlouvu. Vyhlášení smluvních přepravních podmínek dopravce spolu s přistavením vozu do zastávky lze vnímat jako návrh na uzavření smlouvy a samotná smlouva je uzavřena okamžikem nástupu cestujícího do vozu. Uzavřením přepravní smlouvy pak cestující mlčky přistupuje na všechny podmínky smlouvy uvedené v přepravním řádu, SPP a tarifu. Podmínkou je, aby dopravce tato pravidla zveřejnil zákonným způsobem. Pro dopravce jsou SPP prostředkem k vymáhání nedodrženého závazku ze strany cestujícího.

V praxi vydávají dopravci velké množství různých verzí SPP. SPP dopravců zajišťujících MHD, jsou si tyto velmi podobné, nicméně v některých záležitostech se

odlišují. To ve vazbě způsobu řešení odbavování cestujících. Je určující, jestli dopravci zjišťují prodej jízdenek v předprodejích a v jaké podobě. V tomto směru je určující, zda se je jedná o elektronickou či klasickou podobu jízdenek. Poměrně složité SPP mají společnosti se zónovým uspořádáváním dopravy. Nejsložitějšími jsou SPP integrovaných dopravních systémů. Zpracování SPP vždy musí odpovídat zákonným požadavkům a nesmí překročit ustanovení vztažných zákonů a PŘVOD. Pro zachování určité jednotnosti byly v přepravním a tarifním věstníku zveřejněny „Vzorové smluvní přepravní podmínky“, kterými se mohou řídit jednotliví dopravci při a vydávání vlastních SPP. To umožňuje cestujícím jednodušší orientaci při využívání služeb různých dopravců. Podle vzorových Smluvních přepravních podmínek, které jsou přílohou této práce, v nich dopravci zveřejňují:

- *obchodní jméno dopravce*
- *podmínky vzniku a splnění přepravní smlouvy*
- *informace o posuzování platnosti jízdních dokladů*
- *placení jízdného, ceny za přepravu spoluzavazadel a přírůžek k jízdnému*
- *přeprava dětských kočárků a jízdních kol*
- *přeprava osob s omezenou schopností pohybu a orientace a přeprava osob na vozíku pro invalidy*
- *vztahy mezi dopravcem a cestujícím*
- *používání bezpečnostních a dorozumívacích zařízení*
- *podmínky přepravy zavazadel*
- *přepravní kontrola*
- *ostatní ustanovení*
- *závěrečná ustanovení*<sup>47</sup>

### **3.2.5. Shrnutí**

Na základě prostudování platných předpisů, které upravují vztahy mezi cestujícím a dopravcem, je možné konstatovat, že jejich právní úprava v ČR je relativně přehledná i když vychází z ustanovení více právních předpisů, a to především díky spojovacímu

---

<sup>47</sup> SOUŠEK, J., SAMSELYOVÁ, H., STEHLÍK, M. Přepravní řád pro veřejnou drážní a silniční dopravu s komentářem. Olomouc: ANAG,2002,s.111, ISBN 80-72-63-119-5, s. 104

prvku, kterým je přepravní řád - PŘVOD. K přehlednosti pro cestující pak slouží především v Tarifním věstníku vydané „Vzorové smluvní přepravní podmínky pro městskou hromadnou dopravu“, jichž dopravci při konstrukci vlastních SPP využívají. Z tohoto důvodu nebyla shledána nutnost analyzovanou právní úpravu měnit a podávat návrhy de lege ferenda

### **3.3. Právní charakteristika jízdy načerno**

#### **3.3.1. Úvod**

Jízdu načerno je myšleno cestování veřejnou dopravou bez platného jízdního dokladu. Podle ustanovení zákona o silniční dopravě a o dráhách je možné za jízdu načerno, resp. jízdu bez platného jízdního dokladu, považovat každou přepravu cestujícího, který není schopen se při přepravní kontrole prokázat platným jízdním dokladem, a to bez ohledu na to, zda tak činí záměrně nebo omylem. Takový stav je považován za porušení přepravní smlouvy ve smyslu nedodržení základního závazku cestujícího, který z uzavření přepravní smlouvy vyplývá. Za černého pasažéra je v tomto smyslu označen a ve statistických evidencích dopravců veden i cestující, který si zaplatil jízdné předem prostřednictvím časové jízdenky, ale tuto jízdenku není schopen z důvodu na své straně při kontrole předložit. Černými pasažéry jsou samozřejmě nejen cestující, u kterých je jízda bez platného jízdního dokladu odhalena, ale i ti, kteří zůstanou utajeni.

V praxi dochází i k řadě dalších porušení přepravní smlouvy, ale ta lze v souladu s upravujícími zákony řešit převážně domluvou. Dopravci je neevidují. Hlavním problémem nedodržování smluv o přepravě osob je tedy nezaplacení jízdného dle příslušného tarifu. Vzhledem k tomu, že již výše bylo uvedeno, že k uzavření smlouvy o přepravě dochází konkludentním jednáním cestujícího a to nástupem do vozu, je zřejmé, že i v případech černých pasažérů k uzavření smlouvy došlo. Nezaplacení jízdného je pak jednoznačným porušením přepravní smlouvy. Práva dopravce a povinnosti cestujícího, které z tohoto porušení vyplývají, upravují především § 18 zákona číslo 111/ 1994 Sb., o silniční dopravě a § 37 zákona číslo 266/1994 Sb., o dráhách. Jde o porušení občanskoprávního vztahu.

Za určitých okolností může být jízda načerno postihována i trestně a pak se na ni vztahují ustanovení přestupkového nebo trestního zákona, ale v praxi se s tímto postupem v ČR setkáváme jen velmi zřídka.

### 3.3.2. Porušování podmínek přepravy ze strany cestujících

Stejným způsobem jako jsou v PŘVOD stanoveny povinnosti dopravce směrem k cestujícím, vymezuje PŘVOD okruh jednání cestujících, která jsou považována za porušení přepravní smlouvy. Patří sem prvé řadě především nezakoupení jízdenky, nebo neschopnost prokázat se platným jízdním dokladem. Další porušení, která jsou vedle neplacení jízdného podle přepravních kontrolorů nejčastějšími prohřešky proti pravidlům přepravní smlouvy.

- *Cestující mluví za jízdy na řidiče*
- *Cestující se chová hlučně, reprodukuje hudbu nebo zpěv nebo používá hlasitě audiovizuální techniku nebo obtěžuje ostatní cestující jiným nevhodným chováním*
- *Znečišťuje ostatní cestující nebo vozidlo, jakož i prostory a zařízení pro cestující svým oděvem nebo svým jednáním*
- *Poškozuje vozidlo*<sup>48</sup>
- Nevyžádá si souhlas řidiče při nástupu s kočárkem
- Nastupuje jinými dveřmi, než které stanovují SPP
- Vystupuje a nastupuje při signálu k uzavření dveří
- Konzumuje potraviny, což není v prostředcích MHD povoleno...<sup>49</sup>

Všechna tato další frekventovaná porušení přepravní smlouvy považují dopravci za obtížnou, nicméně řešitelnou součást běžného provozu. Samotné neplacení jízdného, tedy nezaplacení poskytnuté služby, jim způsobuje škody na tržbách, které pak musí být kompenzovány jiným způsobem. Např. zvýšením jízdného, dotováním dopravy z externích činností, případně navýšením kompenzace ze strany objednavatelů dopravy. Poslední

---

<sup>48</sup> SOUŠEK, J., SAMSELYOVÁ, H., STEHLÍK, M. Přepravní řád pro veřejnou drážní a silniční dopravu s komentářem. Olomouc: ANAG,2002,s111, ISBN 80-7263-119-5§15. s38

<sup>49</sup> Informace získané z rozhovoru s tajemníkem skupiny Přepravní kontrola Sdružení dopravních podniků ČR panem Milanem Hrudkou

řešení tak postihuje obecní rozpočty, a tím nejen platící cestující, ale i občany – daňové poplatníky, kteří MHD vůbec nevyužívají.

### **3.3.3. Kontrola dodržování podmínek přepravní smlouvy**

Dodržování přepravních podmínek ze strany dopravce je kontrolováno dopravním úřadem, který mu vydal licenci k provozování a také objednavateli dopravy, kterými jsou v MHD z velké části města a kraje. V neposlední řadě je dopravce kontrolován samotnými cestujícími, kteří v případě nedodržení smlouvy uplatňují svá práva z přepravy, blíže byla tomuto tématu věnována kapitola 3.1.3.4. Odpovědnost ze smlouvy o přepravě osob.

Pro kontrolu cestujících je ustanovením § 18a) z.č. 111/1994 Sb., o silniční dopravě a ustanovením § 37 z.č.266/1994 Sb., o drahách umožněno dopravci pověřit kontrolou konkrétní osoby, tzv. pověřené osoby dopravce, které musí být vybaveny kontrolním odznakem nebo průkazem dopravce. Pro cestující jsou známí pod pojmem revizoři, dopravci ale využívají spíše pojmu přepravní kontrolor. Výše uvedené zákony společně s PŘVOD zároveň vymezují oprávnění těchto osob. Podle nich má přepravní kontrolor ve vztahu k černým pasažérům právo ukládat přírázky a inkasovat je na místě. V případě nezaplacení in situ vyžadovat od cestujícího zákonem vymezené osobní údaje k jejímu vymáhání. Dále je přepravnímu kontrolorovi umožněno vyloučit z přepravy cestujícího, který se neprokáže platným jízdním dokladem a zároveň nezaplatí jízdné a přírázku k jízdnému. Důležité je i jeho právo vyzvat cestujícího k následování na vhodné pracoviště veřejné správy ke zjištění totožnosti anebo jej vyzvat k setrvání na vhodném místě do příchodu osoby oprávněné zjistit jeho totožnost. Toto oprávnění platí v případech, kdy cestující nezaplatí přírázku na místě v hotovosti nebo se neprokáže osobními údaji z dokladu vydaného příslušným právním úřadem<sup>50</sup>.

Zákony adekvátně k těmto oprávněním pověřené osoby stanovují povinnosti cestujícího. Bohužel ale předpokládají, že je cestující budou plnit bez stanovení jakékoliv sankce za jejich nedodržení. To je u cestujících, kteří již jednu svou povinnost, kde jim sankce hrozila, nesplnili, předpoklad chybný. V praxi se to běžně projevuje odmítáním dodržení těchto povinností a snahou se jim vyhnout. Není výjimkou, že cestující

---

<sup>50</sup> Zákon č. 111/1994 Sb., o silniční dopravě, ve znění pozdějších předpisů. § 18

bez platného jízdního dokladu odmítnou zaplatit jízdné, přírážku k jízdnému ale i prokázat svou totožnost a snaží se dopravní prostředek na nejbližší zastávce opustit. Přepravní kontroloři ale ve snaze dodržet pracovní povinnosti, neumožní cestujícímu výstup neotevřením dveří a často se tak vystavují riziku trestního oznámení na omezování osobní svobody ze strany takto omezeného cestujícího. Tento problém částečně řeší rozhodnutí Nejvyššího správního soudu RS NSS ze dne 14. 4. 2009, čj. 8 Afs 15/2007-75, body 66-77, publ. pod č. 1865/2009 Sb. NSS, podle kterého *„revizor může přiměřeným způsobem zadržet osobu, která poté, co nezaplatila jízdné, nezaplatila přírážku, neprokázala totožnost a nespolupracuje při zjištění své totožnosti útekem.“*<sup>51</sup>

V souvislosti s prováděním kontroly cestujících bez jízdenky narážejí přepravní kontroloři ještě na další problém, kterým je sankcionování cestujících mladších 15 let. Jak již bylo uvedeno oba zákony jak zákon o silniční dopravě tak zákon o dráhách umožňují smlouvu o přepravě osob uzavřít osobám, které dovršily věku 6 let. Takové osoby jsou pro ně „cestující“, dále ale říkají, že cestující, který se neprokáže platným jízdním dokladem a neuhradí přírážku na místě v hotovosti je povinen prokázat osobním údaje z dokladu vydaného příslušným správním úřadem. Všeobecně ale děti do 15 let takový doklad u sebe nemají. Aby byla naplněna litera zákona ve zjištění totožnosti zákonným způsobem, je ze strany dopravce u dětí bez dokladů vždy zjišťována totožnost prostřednictvím správního orgánu, obvykle městské policie. To děti nejen stresuje, ale je to i časově náročné. Děti se pak nedostanou na místo, kam jely, včas a často se o ně rodiče začnou bát. S tímto problémem souvisí další zákonem nedořešená záležitost, že dopravci mají možnost zjišťovat pouze osobní údaje osoby, která se dopustila porušení přepravní smlouvy, nemají tedy možnost informovat zákonného zástupce. Tuto problematiku řeší dopravci vydáváním vlastních interních předpisů, které popisují přístup přepravních kontrolorů k cestujícím mladším 15 let.

Je třeba zdůraznit, že zjišťování totožnosti patří mezi nejdůležitější úkony a na jeho kvalitě přímo závisí úspěšnost vymožení pohledávky. Jakákoliv nepatrná chyba v osobních údajích cestujícího má za následek zbytečně vynaložené náklady na vymáhání a ve svých

---

<sup>51</sup> RS NSS ze dne 14. 4. 2009, čj. 8 Afs 15/2007-75, body 66-77, publ. pod č. 1865/2009 Sb. NSS,



důsledcích i zbytečnou práci kontrolora. V konečném důsledku má nevyvození pohledávky negativní vliv na povědomí cestujících.<sup>52</sup>

Je-li cestující ochoten zaplatit přírážku na místě v hotovosti, není přepravní kontrolor oprávněn požadovat po něm osobní údaje. Takto zaplacených přírážek je ale v MHD mizivé množství.<sup>53</sup> S ostatními odhalenými cestujícími sepíše přepravní kontrolor zápis o provedené přepravní kontrole, kde je uveden mimo jiné i důvod uložení přírážky a její výše. Dále již postupuje dle interních předpisů každého dopravce jako jeho zaměstnavatele.

### 3.3.4. Sankce za nedodržení přepravní smlouvy

Jak již bylo uvedeno v kapitole výše je pověřená osoba oprávněna uložit v případě, že se cestující neprokáže platným jízdním dokladem povinnost zaplatit jízdné a přírážku k jízdnému nebo má také možnost cestujícího vyloučit z přepravy. Pokud cestujícímu uloží přírážku a on ji nezaplatí na místě, může dojít k tomu, že přepravní kontrolor využije obou variant současně.

*„Výši přírážky stanoví dopravce v přepravních podmínkách. Výše přírážky nesmí přesáhnout částku 1000 Kč.“<sup>54</sup> V počátcích existence zákonných ustanovení o nároku na zaplacení přírážky dopravci se vyskytly názory, že se jedná o zásah státu do soukromoprávního vztahu mezi dopravcem a cestujícím, který nepřipustně zvýhodňuje dopravce. Toto ale vyvrátilo rozhodnutí Pléna Ústavního soudu č. 33/2000 ze dne 10.1.2001 publikované ve Sbírce zákonů pod číslem 78/2001 Sb. Ve kterém je mimo konstatování, že cestující uzavírá smlouvu o přepravě konkludentně nástupem do vozu, čímž přistupuje na celý rozsah poskytnuté služby, také uvedeno, že „nezaplatí-li cestující jízdné, které je cenou za poskytnuté služby, mlčky souhlasí s tím, že mu bude účtováno jízdné a přírážka k němu stanovená dopravcem na základě zákona o silniční dopravě a zákona o dráhách a vyhlášená v SPP.“<sup>55</sup> Z uvedeného vyplývá, že cestující má možnost*

---

<sup>52</sup> HOCEK, J. *Učební texty pro přepravní kontrolu*. Praha: DPMP a.s. 2009. s 19

<sup>53</sup> Informace vyplývající z rozhovoru s tajemníkem odborné skupiny Přepravní kontrola Sdružení dopravních podniků ČR panem Milanem Hrudkou

<sup>54</sup> § 18 a odstavec 3 z.č.111/1994 Sb., o silniční dopravě

<sup>55</sup> rozhodnutí Pléna Ústavního soudu č. 33/2000 ze dne 10.1.2001 publikované ve Sbírce zákonů pod číslem 78/2001 Sb.

se rozhodnout, zda za těchto podmínek přepravu využije či nikoliv a tedy, zda přepravní smlouvu uzavře. Je to pouze na jeho vlastním uvážení.

Přirážka k jízdě je svou povahou smluvní sankcí za nesplnění povinnosti zaplatit jízdné za poskytnuté služby. Cestující o ní ví před uzavřením smlouvy a tím, že maximální výši stanovují zákony, chrání tak cestující před libovůlí dopravce stanovit si výši přirážky neúměrně vysoko.

Uložením přirážky vzniká cestujícímu nová povinnost, tuto přirážku uhradit stanoveným způsobem a ve stanovené lhůtě. Nesplní-li ji, nastává proces vymáhání pohledávek, které je bohužel v českých poměrech ve spojení s přepravní smlouvou velmi častou záležitostí.

### **3.3.5. Shrnutí**

Jízda načerno – tj. jízda bez platného jízdního dokladu, není ničím jiným než porušením smluvního ujednání mezi cestujícím a dopravcem, jako taková je upravena především v základních ustanoveních zákona o silniční dopravě a zákona o dráhách, jež se zabývají vztahem mezi cestujícím dopravcem. Právo dopravce jako věřitele je právně jištěno podrobně a dostatečně. Nedostatečně je řešeno, nebo spíše chybí, právní zajištění povinnosti cestujícího, který nepředloží platný jízdní doklad, prokázat svou totožnost, popř. setrvat na místě do příchodu orgánu, který totožnost může ověřit nebo povinnost následovat pověřenou osobu na pracoviště takového orgánu. Částečně tuto nepříjemnou situaci, kdy se dostává kontrolor omezením pohybu neplatícího cestujícího do konfliktu se zákonem, vyřešilo rozhodnutí Nejvyššího správního soudu RS NSS ze dne 14. 4. 2009, čj. 8 Afs 15/2007-75, body 66-77, publ. pod č. 1865/2009 Sb. NSS. To může být přepravnímu kontrolorovi oporou při případném trestním oznámení.

Závažné důsledky může mít pro kontrolora prověřování osobních údajů u dětí mladších 15 let a řešení případného nedodržení přepravní smlouvy s jejich zákonnými zástupci. Zde by nepochybně pomohlo, kdyby byla dopravcům umožněna u dětí mladších 15 let evidence osobních údajů zákonných zástupců, tím by došlo k omezení případů, kdy se rodiče o prohřešku svého dítěte nedozvědí. Z hlediska prověřování osobních údajů u této věkové kategorie cestujících, by rozhodně bylo přínosem, pro omezení stresujících situací

u dětí, rozšíření výčtu dokladů pro ověření totožnosti o „průkaz vydaný dopravcem“, jehož náležitosti by byly stanoveny v PŘVOD.

Diskutabilní se může zdát zakotvení povinnosti zaplatit sankci za porušení přepravní smlouvy v zákoně. Z hlediska ochrany práv cestujícího, byť neplatícího, je to ale důležité opatření, které chrání cestující před libovůlí dopravce. Samotné zakotvení přírážky na objektivním základě, tedy bez nutnosti zavinění, je z důvodu obtížnosti dokazování nezbytné. Pro odlišení úmyslných černých jízd by bylo vhodné, aby dopravci v SPP odstupňovali výši přírážky za první, druhou a další zjištěnou jízdu načerno.

Přes chybějící právní nástroje, viz výše, lze českou právní úpravu jízdy bez platného jízdního dokladu považovat za odpovídající povaze tohoto provinění a jeho společenské závažnosti.

## 4. ANALÝZA ZKOUMANÉ PROBLEMATIKY

### 4.1. Charakteristika porušování přepravní smlouvy a ekonomické důsledky

#### 4.1.1. Porušování přepravní smlouvy v Čechách a v Německu

##### 4.1.1.1. Porušování přepravní smlouvy v SRN

V Německu se odhaduje počet cestujících v hromadných dopravních prostředcích bez platného jízdního dokladu asi na 3,5 %.<sup>56</sup> Podle vyjádření Sdružení dopravních společností Německa (VDV) tím přijdou dopravní podniky v Německu ročně o 250 milionů euro. Jak ale ukazují některé příklady, v jednotlivých regionech je podíl černých pasažérů rozdílný. Dopravní a tarifní svaz ve Stuttgartu vyčíslil roční ztrátu kvůli nezaplacení jízdného za rok 2010 na 15 milionů euro, 3,2 % kontrolovaných uživatelů nemělo žádnou jízdenku. Dopravní spolek v Karlsruhe podal zprávu o 1,4 % černých pasažérů, kteří byli v roce 2010 zodpovědní za ztrátu ve výši 5,42 milionů a při kontrolách 160 přepravními kontrolory byli donuceni k zaplacení 810.000 euro. Zemská dráha v Hohenzoller přistihne ročně 1500 úmyslných černých pasažérů a 1500 osob, které svou osobní jízdenku zapomněli. Dopravní svaz v Rhein-Neckaru informuje pro rok 2010 o 1,18 % kontrolovaných cestujících bez jízdenky.<sup>57</sup>

V březnu roku 2012 provedl německý týdeník WirtschaftsWoche exkluzivní průzkum, který odhalil velký rozsah jízdy „načerno“. Sečtením ztrát 35 největších měst v Německu bylo zjištěno, že černí pasažéři způsobují v městské hromadné dopravě ztráty více než 120 milionů EUR ročně, a to bez nákladů na přepravní kontrolory.

---

<sup>56</sup> VDV. *VDV fordert höhere Strafzahlungen für Schwarzfahrer* [on-line]. Berlin: VDV, 2012.1 s.(PDF). ). [cit. 2012-07-30]. Dostupný z WWW:

[http://www.vdv.de/medienservice/pressemitteilungen\\_entry.html?nd\\_ref=7385](http://www.vdv.de/medienservice/pressemitteilungen_entry.html?nd_ref=7385)

<sup>57</sup>SDZ. *Millionen fehlen in den Kassen* [on-line]. Stuttgart: Stuttgarter Zeitung, 2011 S. 25, [cit. 2012-07-30]. Dostupný z WWW:<http://dispatch.opac.d-nb.de/DB=1.1/CMD?ACT=SRCHA&IKT=8&TRM=0174-4917>

Tabulka 3 Podíl černých pasažérů a odhadované ztráty v tržbách v Německu

Město	2011	
	Procento černých pasažérů	Odhadovaná ztráta příjmů in Mio. Euro
<b>Chemnitz</b>	6	1,4
<b>Köln</b>	4,7	9
<b>Berlin</b>	4	20
<b>Oberhausen</b>	4	k.A.
<b>Bonn</b>	3,9	k.A.
<b>Hamburg</b>	3,5	24
<b>Duisburg</b>	3,3	3,8
<b>Kiel</b>	3	0,8
<b>München</b>	3	>10
<b>Stuttgart</b>	3	14
<b>Wiesbaden</b>	3	1
<b>Wuppertal</b>	3	1,2
<b>Bielefeld</b>	2,7	1
<b>Dresden</b>	2,7	2,6
<b>Augsburg</b>	2,5	1,4

Zdroj: zpracováno dle WirtschaftsWoche, 2012;

<http://www.wiwo.de/unternehmen/dienstleister/6503938.html>; Christian Schlesiger, 2012

Nejnižší odhadované procento „černých pasažérů“ vykazují dvě města v Porúří, Bochum a Gelsenkirchen s 0,6 procenta, následuje Norimberk (0,9%) a Krefeld (1,0%).<sup>58</sup>

V Německu je úmyslná jízda bez platného jízdního dokladu trestným činem „vymámení přepravy“ podle § 265a trestního zákoníku. Za zmínku stojí informace o tom, že jízda načerno je trestná již od roku 1935. Vymámení přepravy je jednou ze čtyř skutkových podstat „vymámení služby“ § 265a trestního zákoníku<sup>59</sup>. Vedle toho je tímto ustanovením chráněna také služba automatů, telekomunikační sítě a vstup na nějakou akci nebo do zařízení. Ve všech případech se jedná o hromadné služby, při kterých jde o ochranu majetku provozovatele zákonem, u kterých není možná přiměřená kontrola kvůli četnému výskytu zákazníků. Podle německého občanského práva je nastoupení

<sup>58</sup> SCHLESIGER, CH. *Chemnitz, Köln und Berlin haben die meisten Schwarzfahrer*. [on-line]. Berlin: WirtschaftsWoche, 2012. [cit. 2012-07-28]. Dostupný z WWW: <http://www.wiwo.de/unternehmen/dienstleister/ranking-chemnitz-koeln-und-berlin-haben-die-meisten-schwarzfahrer/6506608.html>

<sup>59</sup>LACNER, K., KÜHL, K. *Strafgesetzbuch. Kommentar*. München: Verlag C.H.Beck, 2004, s.256.

do prostředku veřejné dopravy hodnoceno jako konkludentní jednání, kterým vyjadřuje cestující nezvratně vůli vázanou právem k uzavření smlouvy o přepravě.

Aby byla naplněna skutková podstata trestného činu dle § 265a trestního zákoníku musí pachatel úmyslně neuhradit jízdné. Při jízdě načerno spočívá vůle pachatele v tom, že bezplatně vymámí službu jízdy, čímž poškodí majetek dopravního podniku. Z toho logicky vyplývá, že zapomene-li někdo měsíční, síťovou nebo jinou předplatní jízdenku a nemůže ji při kontrole předložit, nejedná se o záměr. Trestnost podle § 265a trestního zákoníku totiž předpokládá škody na majetku, které spočívají v tom, že pachatel použije služby dopravního podniku, aniž by za ně zaplatil. Zákonem použitý pojem „vymámení“ je v tomto smyslu vyložen Spolkovým soudním dvorem, že doslovné znění předpisu nepočítá ani s obcházením kontrol, ani s vypínáním existujících bezpečnostních zařízení.<sup>60</sup>

Podnět k zahájení trestního řízení může podat, ale nemusí, dopravní podnik postižený jízdou „načerno“. Po skončení vyšetřování prokurátor rozhoduje, jestli existuje dostatečné podezření z činu a bude proti obviněnému vznesena obžaloba, nebo jestli bude řízení pozastaveno kvůli malé vině nebo chybějícímu veřejnému zájmu na stíhání.

Splňuje-li pachatel podmínky, může být potrestán podle § 265a trestního zákoníku trestem odnětí svobody až na jeden rok nebo peněžitou pokutou. Tvrdí-li černý pasažér při kontrole nepravdivě, že už byl kontrolován nebo předloží nesprávnou, neplatnou nebo pro jinou zónu určenou jízdenku, může být trestán za podvod. V těchto případech se opírá o § 265a trestního zákoníku.

„Vymámení přepravy“ je častým deliktem mládeže. Řízení končí již při druhém nebo třetím provinění před soudem pro mladistvé. Při prvním prohřešku je zpravidla trestní řízení prokurátorem odloženo. „Vymámení přepravy“ se počítá k lehčím a masovým druhům kriminality a je zároveň deliktem, který se vyznačuje vysokým stupněm objasnění. V Policejních statistikách kriminality v Německu je za rok 2011 evidováno 243 012 případů „vymámení přepravy“, v roce 2010 227 388 a v roce 2009 219 573. Je zde tedy zjevná vzrůstající tendence.<sup>61</sup>

---

<sup>60</sup> BGH, Beschluss vom 8. Januar 2009, Az. 4 StR 117/08, Volltext

<sup>61</sup> BUNDESKRIMINALAMT.Polizeiliche Kriminalstatistik . [on-line]. Wiesbaden: Bundeskriminalamt, 2012. [cit. 2012-07-28].

Dostupný[http://www.bka.de/nn\\_193232/DE/Service/Kontakt/kontakt\\_\\_node.html?\\_\\_nnn=true](http://www.bka.de/nn_193232/DE/Service/Kontakt/kontakt__node.html?__nnn=true)

Jízda načerno je a bude používána jako forma politického protestu v rámci protestů proti zvýšení cen jízdného a „práva na mobilitu“. Veřejným odmítáním zaplacení poplatku za přepravu mohou být zdůrazněny požadavky na „sociálně snesitelné“ jízdné nebo na nulový tarif, což znamená bezplatnou veřejnou městskou dopravu. V Německu tak nejsou ničím výjimečným organizace, které nabízejí černým pasažérům speciální pojištění jízdy „načerno“. Černí pasažéři si platí určitý poplatek, který je mnohem nižší než jízdné, a případně uložená přírážka je za ně zaplacená. Také sociální sítě Facebook nebo Twitter jsou černými pasažéry hojně využívány. Zde si sdělují informace o právě probíhajících přepravních kontrolách.

Nezávisle na skutečnosti, zda je věc řešena trestněprávní cestou či nikoliv, je cestující, který se neprokáže platným jízdním dokladem, povinen zaplatit pokutu, která je označována jako „zvýšené jízdné“. Jedná se pouze o občanskoprávní požadavek, který dopravní podnik pravidelně uplatňuje vůči cestujícímu při „vymámení přepravy“. Tento požadavek je uplatňován na základě § 9 vyhlášky o všeobecných přepravních podmínkách, kterou vydalo ministerstvo dopravy na základě § 57 odst. 1 čl. 5 zákona o osobní přepravě<sup>62</sup>, se souhlasem spolkové rady.

Podle tohoto předpisu je cestující povinen zaplatit zvýšené jízdné pouze tehdy, pokud nastoupí cestu bez platného dokladu, anebo si ho opatřil, ale nemůže se jím při kontrole prokázat. Zvýšené jízdné zahrnuje dvojnásobek obvyklé ceny jízdenky za ujetou cestu, minimálně 40 Euro. Zvýšené jízdné se snižuje na 7 Euro, pokud cestující do týdne od přistižení dokáže, že v době přistižení byl vlastníkem platného jízdního dokladu.<sup>63</sup>

V minulosti se ale několikrát stalo, že obvodní soudy uznaly ustanovení o nároku dopravce na přírážku k jízdnému za protiústavní. Obvodní soud v Essenu rozhodl již v roce 1979, že norma je neplatná do té míry, když je stanoveno zaplacení pokuty také v případech neúmyslného vymámení přepravy, kvůli provinění proti ústavě a vyšším zákonům. Právní úprava naráží na ustanovení o rovnosti - článek 3 ústavy, protože nestejně

---

<sup>62</sup> PBefG. Dostupné on-line na <http://www.gesetze-im-internet.de/PBefG/> [cit. 2012-07-30].

<sup>63</sup> Verordnung über Allgemeine Beförderungsbedingungen. Dostupné on-line na <http://www.gesetze-im-internet.de/VO-AB/> [cit. 2012-07-30].

skutečnosti jsou nepřipustně posuzovány stejně. Tak jsou zapomnětlivý a úmyslný černý pasažér stavěni na stejnou úroveň<sup>64</sup>.

Obvodní soud v Cáchách se připojil v roce 1992 s rozsudkem, ve kterém byl rovněž uvedený předpis uznán za protiústavní. Podle odůvodnění soudu nemůže dopravce po cestujících požadovat zaplacení přírážky, v případech, kdy byli v době nástupu přesvědčeni, že vlastní platný jízdní doklad. Předpis považuje dle tohoto rozsudku soud v Cáchách za protiústavní kvůli tomu, že nerozlišuje mezi případy úmyslného vymámení přepravy a případy neúmyslné jízdy bez platného jízdního dokladu, ani nenechává cestujícím možnost dokázat nevinu.<sup>65</sup>

Uvedené případy jsou ale spíše výjimkou, a pokud nebudou ustanovení o povinnosti zaplatit přírážku prohlášeny Spolkovým ústavním soudem v procesu kontroly norem za protiústavní, zůstávají předpisy platné.

Zvláštní kategorií cestujících jsou děti a mladiství do 18 let, kteří nemohou být v případě jízdy načerno nuceni dopravním podnikem k zaplacení zvýšeného poplatku za přepravu, protože nejsou právně způsobilí nebo jsou způsobilí jen částečně. Z německého občanského zákoníku jednoznačně vyplývá, že s dětmi do sedmi let nemůže být uzavřena smlouva o přepravě za úplatu<sup>66</sup> a u mládeže ve věku od 7 do 18 let pouze se souhlasem rodičů<sup>67</sup>. Za souhlas rodičů k uzavření přepravní smlouvy lze v těchto případech považovat pravidelnou jízdu do školy, což ale předpokládá např. časovou jízdenku. V takových případech není třeba žádat souhlas rodičů k uzavření smlouvy a dopravci se mohou odvolávat na konkludentní souhlas rodičů.

V praxi ale dopravní podniky nijak tuto možnost nepublikují a vybírají také od dětí a mladistvých obvyklými metodami zvýšený poplatek (1. upomínka, 2. upomínka, inkasní

---

<sup>64</sup> AG Essen, Urteil vom Az. 12 C 535/79. E [on-line]. Essen: AG Essen 1980. [cit. 2012-07-28]. Dostupný z <http://beck-online.beck.de/default.aspx?TYP=searchlink&HITLISTHEAD=Rechtsprechung+zum+Miet-+und+WEG->

Recht+auch+aus+NJW%2c+BeckRS+etc.&QUERY=spubtyp0%3a%22ent%22+AND+preismodul%3aAW MW&RBSORT=date&FILTER=spubtyp0%3a%22ent%22%7cbezugsdatumnorm%3a%5b18000101+TO+1 9891231%5d%7c&rbShowAllContextEntriesSelected=all

<sup>65</sup> AG Aachen, Urteil vom Az. 12 C 535/79. E [on-line]. Aachen AG Aachen 1992. [cit. 2012-07-28].

Dostupný z <http://beck-online.beck.de/default.aspx>

<sup>66</sup> § 104, § 105 Bürgerliches Gesetzbuch. Dostupné on-line na <http://www.gesetze-im-internet.de/bgb/> [cit. 2012-07-30].

<sup>67</sup> § 106, § 107 Bürgerliches Gesetzbuch, Dostupné on-line na <http://www.gesetze-im-internet.de/bgb/> [cit. 2012-07-30].



úřad, advokát, soudní upomínkové řízení s možností odvolání),<sup>68</sup> platí děti a mladiství nebo rodiče často ochotně bez právního podkladu.

Možnost trestního stíhání prokurátorem na základě vymámení přepravy<sup>69</sup> podle trestního práva pro mladistvé zůstává ostatně nedotčeno, stejně jako možnost dopravce mladistvého na určitou dobu vyloučit z přepravy dle PBefG<sup>70</sup>.

Skutečnost, že jsou mladiství poměrně početnou skupinou cestujících bez platných jízdních dokladů, je zřejmá z policejních statistik, které evidují všechna podezření na trestný čin vymámení přepravy dle §265 a) trestního zákoníku. Dle statistik jsou pachatelé tohoto trestného činu děti a mladiství do 18 let ve 20 % případů. To že se jedná o trestný čin mladých, dokazuje i skutečnost, že více než 50 % pachatelů je mladších 25 let.

#### **4.1.1.2. Porušování přepravní smlouvy v ČR**

Cestující uzavírá nástupem do vozu s dopravcem smlouvu o přepravě a zavazuje se plnit přepravní řád, tarifní a smluvní přepravní podmínky. Nedodrží-li některé z povinností, má osoba pověřená dopravcem, kterou je zpravidla přepravní kontrolor, právo uložit cestujícímu povinnost zaplatit jízdné a přírážku k jízdnému. Pro dopravce je černým pasažérem bez ohledu na to, co ho k porušení pravidel vedlo.

Z průzkumů veřejného mínění, které provedlo Centrum pro výzkum veřejného mínění SOÚ AV ČR<sup>71</sup> Češi vnímají jízdu bez platného jízdního dokladu stejně jako manželskou nevěru. První průzkum proběhl již v roce 2005, tehdy celých 66 % dotazovaných prohlásilo jízdu načerno za nepřijatelnou, 18 % se k problému postavilo neutrálně a 16 % dotázaných nevidělo na jízdě načerno nic špatného. Stejně průzkumy byly provedeny ještě v letech 2007, 2008 a 2012. Z výsledků je patrné, že se veřejný postoj

---

<sup>68</sup> Rozhovor s zástupcem společnosti VGV Chemnitz

<sup>69</sup> Verordnung über Allgemeine Beförderungsbedingungen. Dostupné on-line na <http://www.gesetze-im-internet.de/VO-AB/> [cit. 2012-07-30].

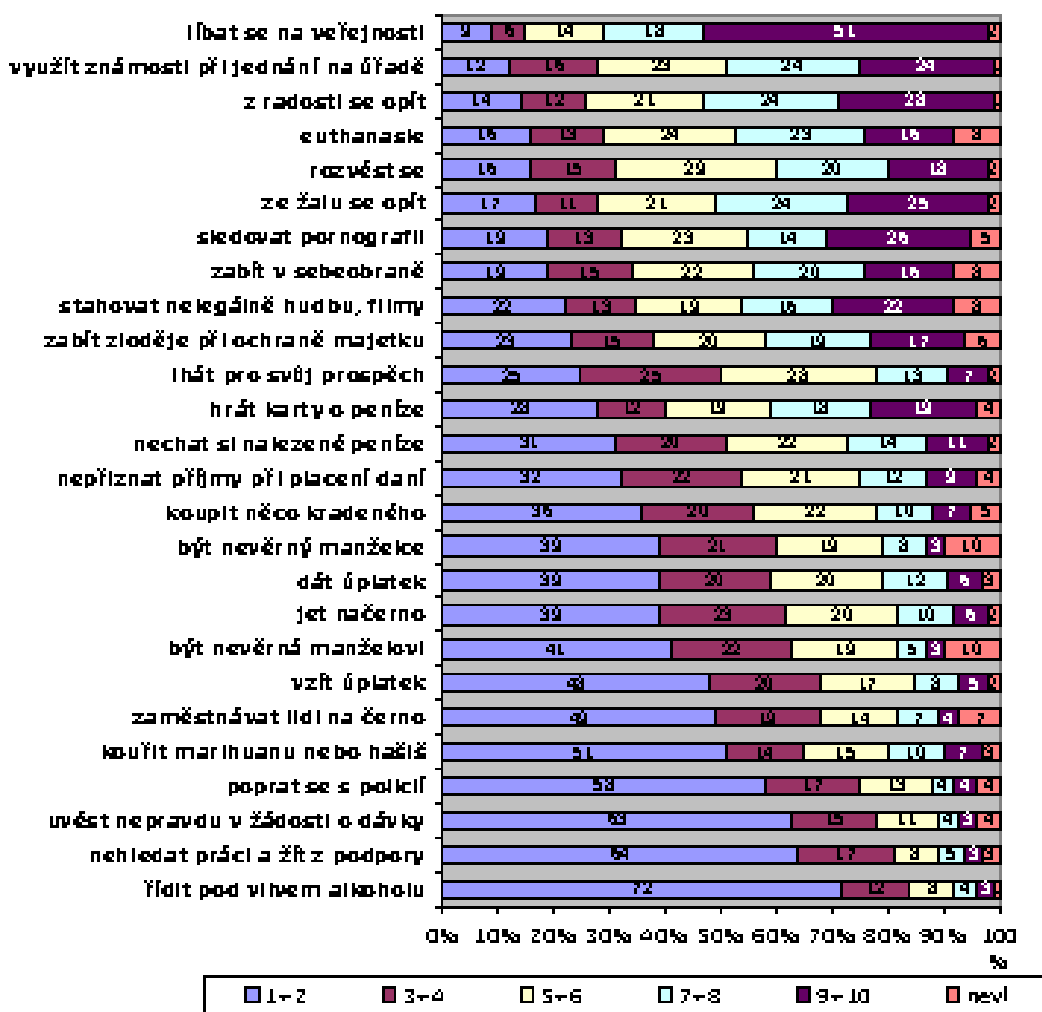
<sup>70</sup> § 265 a) Strafgesetzbuch. Dostupné on-line na <http://www.gesetze-im-internet.de/stgb/> [cit. 2012-07-30].

<sup>71</sup> HORÁKOVÁ, Naděžda. *Jaké chování je pro nás morálně přijatelné?* [on-line]. Praha: Centrum pro výzkum veřejného mínění Sociologický ústav AV ČR, v.v.i.2005. 2 s. (PDF). [cit. 2012-08-02]. Dostupný z WWW: [http://www.cvvm.cas.cz/upl/zpravy/101268s\\_ov120411a.pdf](http://www.cvvm.cas.cz/upl/zpravy/101268s_ov120411a.pdf)

k cestování bez placení příliš nemění. Což ukazuje i graf ( graf č.1) výsledků průzkumu provedeného na jaře roku 2012<sup>72</sup>.

Z těchto skutečností tedy jednoznačně vyplývá, že určitá část společnosti proklamuje, že nemá s porušováním přepravní smlouvy vůbec žádný problém. Je tedy logické, že přes poměrně početnou skupinu těch, kteří se staví k jejímu porušování negativně, k porušování dochází.

**Graf 1 Morální přijatelnost některých druhů chování (v %)**



*Pozn. : Položky v grafu jsou řazeny vzestupně dle součtu kategorií „1+2“. To znamená, že první položka je nejméně nepřijatelná, poslední nejvíce nepřijatelná.*

Zdroj: Centrum pro výzkum veřejného mínění Sociologický ústav AV ČR, v.v.i.2005. 2 s. [http://www.cvvm.cas.cz/upl/zpravy/101268s\\_ov120411a.pdf](http://www.cvvm.cas.cz/upl/zpravy/101268s_ov120411a.pdf)

<sup>72</sup> TUČEK, Milan. *Jaké chování je pro nás morálně přijatelné?* [on-line]. Praha: Centrum pro výzkum veřejného mínění Sociologický ústav AV ČR, v.v.i.2005. 2 s. (PDF). [cit. 2012-08-02]. Dostupný z WWW: [http://www.cvvm.cas.cz/upl/zpravy/101268s\\_ov120411a.pdf](http://www.cvvm.cas.cz/upl/zpravy/101268s_ov120411a.pdf)

Ke zjištění, jak vysoký podíl činí v České republice v MHD cestující bez jízdních dokladů, byly použity údaje o poměru „černých pasažérů“ vůči přepraveným osobám ve třinácti krajských městech. Většina dopravních podniků vychází v tomto směru z počtu zjištěných cestujících bez platného jízdního dokladu vůči počtu zkontrolovaných zákazníků. Někteří mají přesné počty zkontrolovaných, jiní vycházejí z průměrné obsazenosti a počtu zkontrolovaných spojů, další mají zjištěn průměrný počet zkontrolovaných osob jedním kontrolorem za určitou časovou jednotku. Je tedy zřejmé, že se nejedná o přesná čísla, nicméně pro účely zjištění celorepublikového průměru černých pasažérů v MHD využitelná.

**Tabulka 4 Podíl cestujících bez jízdenky v MHD (krajská města)**

DOPRAVNÍ PODNIK	přepravené osoby (tis.)	odhadované ztráty způsobené ČP (v tis.)	černí pasažéři celkem (odhad v %)	černí pasažéři celkem (odhad v abs. číslech v tis)
<b>Brno</b>	354 342	28 689	3,00	10 630
<b>České Budějovice</b>	38 493	4 189	3,30	1 270
<b>Hradec Králové</b>	37 778	4 231	3,50	1 322
<b>Jihlava</b>	13 749	910	1,70	233
<b>Karlovy Vary</b>	14 318	2 513	4,00	572
<b>Liberec</b>	32 508	7 240	3,80	1 235
<b>Olomouc</b>	55 432	2 333	1,70	942
<b>Ostrava</b>	101 924	27 662	5,36	5 463
<b>Pardubice</b>	26 296	3 560	3,00	788
<b>Plzeň</b>	101 900	5 684	2,13	2 170
<b>Praha</b>	<b>1 250 783</b>	<b>359 666</b>	<b>8,30</b>	<b>103 814</b>
<b>Ústí nad Labem</b>	51 087	7 834	4,10	2 094
<b>Zlín</b>	35 144	3 396	3,20	1 124
<b>CELKEM/průměr</b>	<b>2 113 754</b>	<b>457 909</b>	<b>6,2%</b>	<b>131 663</b>

Zdroj: vlastní zpracování na základě podkladů DP

Z tabulky číslo 4 vyplývá, že nejvyšší podíl černých pasažérů je odhadován v hlavním městě Praze. Prahu následuje Ostrava, dále jsou to Ústí nad Labem a Karlovy Vary cca se 4 %. Nejnižší podíl černých pasažérů vykazují Jihlava a Olomouc. Ostatní dopravci se pohybují mezi 3 a 4 %. Tzn., že v Praze se odhaduje více než dvojnásobek průměrného podílu jízd načerno všech DP v krajských městech ČR. Praha je svou velikostí a rozsahem MHD ale natolik specifická, že zde porovnávání není na místě. Uvědomíme-li si, že pražských 8,3 % z celkového počtu přepravených osob v MHD v Praze odpovídá

103 814 tis černých pasažérů, znamená to, že pražští černí pasažéři odjedou 80 % všech jízd načerno v ČR. Přestože průměrně se v jednotlivých dopravních provozech podílí černí pasažéři na počtu přepravených osob 3,6 %, díky vysokému podílu pražských černých pasažérů je podíl černých pasažérů vůči přepraveným osobám ve všech krajských městech mnohem vyšší, a to 6,2 %. Uvedená čísla nejsou nijak enormně vysoká, nicméně říkají, že nebýt těchto černých pasažérů, mohly by dopravní podniky získat o 6,2 % více na tržbách, čímž by mohlo dojít ke snížení jízdného či snížení kompenzací ze strany měst a krajů, popřípadě získání prostředků na obnovu vozového parku. Přestože jsou k dispozici pouze údaje o černých pasažérech z krajských měst, mohou být využity jako vypovídající o situaci černého pasažérství v celé ČR, neboť mimo krajská města se MHD přepravuje pouhých 1,16 % cestujících.

Vezmou-li se v úvahu skutečnosti, že se MHD v ČR ročně přepraví přes 2 miliardy<sup>73</sup> cestujících, znamená to, že 131, 5 mil cestujících jsou černí pasažéři. Pro reálnější představu to odpovídá počtu všech přepravených osob v MHD v Plzni a Liberci dohromady za 1 rok.

**Tabulka 5 Počet přepravených osob v MHD celkem**

MHD	2009	2010	2011
Přepravené osoby celkem (tis.osob)	2 261 962	2 260 264	2 138 456

Zdroj: Vlastní zpracování dle MDČR, dostupné z <https://www.sydos.cz/cs/ctvletpr.htm>

Povinnost zaplatit jízdné je do určité míry chráněno jako veřejný zájem. Přestože je možné vnímat přírážku, kterou je povinen zaplatit cestující v případě porušení přepravní smlouvy, jako smluvní pokutu, její povaha je odlišná především ve skutečnosti, že tato sekundární povinnost vychází ze zákona.<sup>74</sup> Řada cestujících, kteří využili služeb MHD, nezaplatili a jejich porušení bylo přepravní kontrolou odhaleno, se mylně domnívá, nebo tajně doufá, že uloženou sekundární povinnost plnit nemusí a nebude to mít žádné důsledky. Tento problém je mnohdy dohoní až po 10 či 11 letech, tedy těsně před

<sup>73</sup> MDČR. *Statistika MHD* [on-line]. 2011(XLS). [cit. 2012-08-02].

Dostupný z WWW: <http://www.mdcz.cz/cs/verejna-doprava/Statistika+MHD/Statistika+MHD.htm>

<sup>74</sup> Zákon o drahách 266/1994 Sb. a zákon o silniční dopravě 111/1994 Sb.

promlčením jejich závazku. Z poměrně nízkých částek mezi 200 až 1000 Kč ale musí najednou platit desetitisíce.

Z tohoto pohledu to vypadá, že „černí pasažéři“ jsou pro dopravní podniky příjemnou výdělečnou činností. Pro zjištění skutečné situace byly vybrány dva dopravní podniky ve městech s nejnižším a nejvyšším procentem „černých pasažérů“ a byly porovnány pravděpodobné ztráty způsobené neplacením jízdného se zisky ze zaplacených přírážek od odhalených cestujících bez platných jízdních dokladů. Výsledek ilustruje tabulka č. 6.

**Tabulka 6 Porovnání odhadnutých ztrát a zisků způsobených černými pasažéry v roce 2011 (DP Ostrava a DP Jihlava)**

DOPRAVNÍ PODNIK	odhadované ztráty způsobené ČP (v tis.)	černí pasažéři celkem (odhad v %)	odhalení černí pasažéři	předpokládaná částka k zaplacení (v tis)	zaplaceno (v tis.)	Rozdíl mezi zaplacenou č. a odhadovanou ztrátou
<b>Jihlava</b>	910	1,70	4 166	4 166	4 166	3 256
<b>Ostrava</b>	27 662	5,36	105 000	105 000	19 845	-7 817

Zdroj: Vlastní zpracování dle údajů získaných z DP Jihlava a Ostrava

Přestože z údajů v tabulce vyplývá, že některé dopravní podniky získávají ze zaplacených přírážek více, než ztrácejí, lze vzhledem k dvěma rozhodnutím Ústavního soudu z konce roku 2012<sup>75</sup> předpokládat, že i v těchto DP dojde ke snížení vymahatelnosti, resp. k navýšení nákladů na vymáhání zaplacení přírážek. Navíc v získaných podkladech nejsou započítány náklady spojené s přepravní kontrolou a vymáháním pohledávek. Ani připravovaný občanský soudní řád, nepřinese DP ulehčení, neboť by měl zavést povinnost zasílat upomínku před žalobou. Taková upomínka bude muset být prokazatelně doručena, což zvýší náklady na vymáhání a ještě více zadluží černého pasažéra. Jestliže tedy dle tabulky č. 6 zjistí v Ostravě 105 tis černých pasažérů za rok, 13 046 zaplatí před odesláním upomínky, zbude 91 tis. těch, kterým bude odeslána upomínka za cca 40 Kč poštovného, narostou roční náklady . celkem o 3,7 mil Kč. Ze zkušeností většiny DP vyplývá, že na upomínky zareaguje pouze 5-10 % zákazníků a tak zasiláním upomínek vzrostou dluhy

<sup>75</sup> Usnesení sp. zn. IV. ÚS 2777/11 ze dne 27. prosince 2011-Společnost vymáhající bagatelní pohledávky neuspěla s ústavní stížností proti nepřiznání soudních výloh; Nález Ústavního soudu v řízení sp. zn. I. ÚS 3923/2011, jímž sjednotil rozhodování o náhradě nákladů řízení ve sporech o peněžité plnění do 10.000 Kč (o tzv. bagatelní věci) v případech „formulářových“ žalob.

černých pasažérů. Pozitivní je, že se tak sníží pravděpodobnost, že bude žalován cestující, který měl přírážku v úmyslu zaplatit, ale neučinil tak z nedbalostního důvodu.

Dalším aspektem, který vstupuje do vymahatelnosti dlužné částky od cestujícího, který cestoval MHD bez platného jízdního dokladu, je výše soudního poplatku. Ten v současné době činí při písemném podání 1000 Kč za podání a 600 Kč za elektronické podání. Z hlediska hospodárnosti se může zdát výhodnější varianta elektronického podání, ale v praxi jsou písemné návrhy vyřizovány mnohem rychleji a tak DP volí raději tuto cestu. Při cca 500 podaných žalobních návrzích za měsíc, tak vzniká v cash flow DP půl milionová díra. Z tohoto důvodu hledají dopravci i jiné možnosti, než vymáhání pohledávek vlastními silami.

Do vydání nálezu Ústavního soudu, který rozhodl, že v tzv, bagatelních sporech, *kteřé byly zahájeny „formulářovou“ žalobou, má být výše odměny za zastupování žalobce advokátem určena jen jako ekvivalent jednonásobku vymáhané jistiny.*<sup>76</sup>, postupovaly dopravci pohledávky jiným subjektům, a to za různě vysoké ceny. V některých případech to bylo i za více jak 100 % pohledávky. Ve velmi krátkém čase po zavedení tohoto způsobu vymáhání pohledávek DP zaznamenaly, pravděpodobně hlavně díky aktivitě nových věřitelů, zvýšenou míru zaplacených přírážek ještě před podáním žaloby. Zvláštní roli zde hrály i sdělovací prostředky. Vždy když zveřejnily reportáž o cestujícím, který nezaplatil před 9 lety přírážku 200 Kč a nový věřitel či exekutor po něm dnes žádá 10 000 Kč, zvýšil se zájem o zaplacení i promlčených pohledávek. Dnes dlužníci dopředu kalkulují, že v případě soudního řešení zaplatí max. jednonásobek vymáhané jistiny, proto více riskují a s placením vyčkávají. O to více je třeba se zaměřit na prevenci a předcházení černého pasažérství.

#### **4.1.1.3. Shrnutí**

Soustředěním informací a statistických údajů bylo zjištěno, že problém neplacících cestujících řeší dopravci jak v České republice, tak v Německu. Jak v SRN, tak v ČR způsobují „černí pasažéři“ v MHD dopravcům ztráty nepřehlédnutelné hodnoty. Vykazované údaje jsou v obou zemích co do struktury podobné, tudíž porovnatelné. Také to, že se jednotlivá města ve výskytu „černých pasažérů“ v přepočtu na počet přepravených

---

<sup>76</sup> Nález Ústavního soudu v řízení sp. zn. I. ÚS 3923/2011

osob liší, je nenáhodnou podobností. V SRN se pohybuje procento odhalených od 0,6 do 6% , v ČR pak od 1,7 do 5,3% (resp. 8,3% v Praze). Důležité je zjištění, že v obou státech je extrém cca 6%, nepočítáme-li Prahu. Prahu by bylo možno srovnat s městy o přibližně stejném počtu obyvatel, to ale pro účel této práce není podstatný údaj. Lze jen konstatovat, že Praha má v porovnání se stejně velkými městy SRN dvojnásobek „černých pasažérů“. Další srovnatelnou podobností je zjištěno téměř stejné procento černých pasažérů proti celkovému počtu kontrolovaných osob. 1,3% v ČR a 1,18% v SRN. V obou zemích provádějí kontrolu zaměstnanci dopravců. Obě země mají nejvyšší podíl „hříšníků“ ve věkové kategorii děti, mladiství, mladí a obdobné jsou i důvody záměrného nedodržení přepravní smlouvy – úspora, adrenalinový risk (hra), politický protest.

Rozdíl lze spatřit v tom, že v SRN jsou odlišováni úmyslní a neúmyslní přistižení cestující bez jízdenky. To způsobuje odlišná právní úprava, kdy v SRN je úmyslná jízda bez platného jízdního dokladu trestným činem vymámení přepravy, v ČR může být reálně úmyslná černá jízda postížena maximálně jako přestupek. Shoda nastává v tom, že přepravci v obou zemích vymáhají smluvní pokutu bez rozdílu v úmyslu.

Přestože není německé právní prostředí pro jízdu načerno totožné s českým, lze objektivně předpokládat, že rozdíly nemají výrazný vliv na četnost jízd bez placení.

Zajímavý je i výsledek průzkumu veřejného mínění vykazující postoj Čechů k „černým jízdám“, kdy 16% populace nemá s jízdou načerno žádný morální problém. Přesto žádné ze sledovaných porovnatelných měst nepřekročilo 6% hranici. Zda jde v postoji o proklamaci nebo zda se tak vyjadřovali i ti, kteří MHD nevyužívají, zůstává nezodpovězenou otázkou.

#### **4.1.2. Rozbor porušování přepravní smlouvy v MHD v Ústí nad Labem a v Chemnitz**

##### **4.1.2.1. Úvod**

Pro ověření předpokladu, že rozdílná právní úprava jízdy načerno nemá zásadní vliv na její výskyt, budou v následující části porovnána dvě města, jedno německé a jedno

české, která byla vybrána na základě podobnosti. Jedná se o město Ústí nad Labem a jeho německé partnerské město Chemnitz.

#### 4.1.2.2. *Charakteristika měst Chemnitz a Ústí nad Labem*

##### **Chemnitz**

Chemnitz se nachází v bezprostřední blízkosti Krušných hor a hranic s Českou republikou. Rozkládá se na přibližně na 22 ha, kde žije 240 tis obyvatel, z čehož cca 52 % jsou ženy. Název Chemnitz je odvozen o jména řeky, která městem protéká. Od roku 1953 do roku 1990 se město jmenovalo Karl-Marx-Stadt podle Karla Marxe.<sup>77</sup>

Významné historické průmyslové město bylo během druhé světové války centrem vojenské výroby. Kvůli zde umístěné průmyslové výrobě bylo v roce 1945 mnohokrát bombardováno spojenci. Nálety se bohužel podepsaly na budoucím vzhledu města, které bylo v době NDR dostavěno panelovými sídlišti.

Během posledních dvaceti let se architektura významně změnila a Chemnitz bývá nazýváno městem moderny<sup>78</sup>. Chemnitz je jedním z nejvýznamnějších průmyslových center bývalého Východního Německa. Míra nezaměstnanosti se zde pohybuje v rozmezí 11,5 – 12 %. V současné době má spíše klesající trend.

V Chemnitz se nachází řada středních odborných škol a Technická univerzita, která v rámci přeshraniční spolupráce v 3/Cíl programu na podporu přeshraniční spolupráce 2007-2013 mezi Svobodným státem Sasko a Českou republikou spolupracuje v Univerzitou Jana Evangelisty Purkyně v Ústí nad Labem.<sup>79</sup>

Městskou hromadnou dopravu zajišťuje v Chemnitz jeden dopravce, a to Chemnitzer Verkehrs AG. Šest tramvajových a třicet čtyři autobusových linek obsluhuje 83 vozů, 6 tramvajů a 77 autobusů, které ročně přepraví přibližně 40 mil cestujících.<sup>80</sup> Podle

---

<sup>77</sup> Ludwig, B. *Stadtportrait*[online]. Chemnitz.de. 2009 [cit. 2012-22-9]. Dostupne z:< <http://www.chemnitz.de/chemnitz/de/die-stadt-chemnitz/stadtportrait/>>.

<sup>78</sup> Stadt Chemnitz. *Stadt der Moderne*, [online]. Chemnitz.de. 2009 [cit. 2012-22-9]. Dostupne z:< <http://www.chemnitz.de/chemnitz/de/die-stadt-chemnitz/stadt-der-moderne/index.html>>.

<sup>79</sup> Scherm, I. *Experten für den sächsisch-tschechischen Grenzraum*[online]. TU-Chemnitz.de. 2012 [cit. 2012-22-9]. Dostupne z:< <http://www.tu-chemnitz.de/tu/presse/aktuell/2/4545> >

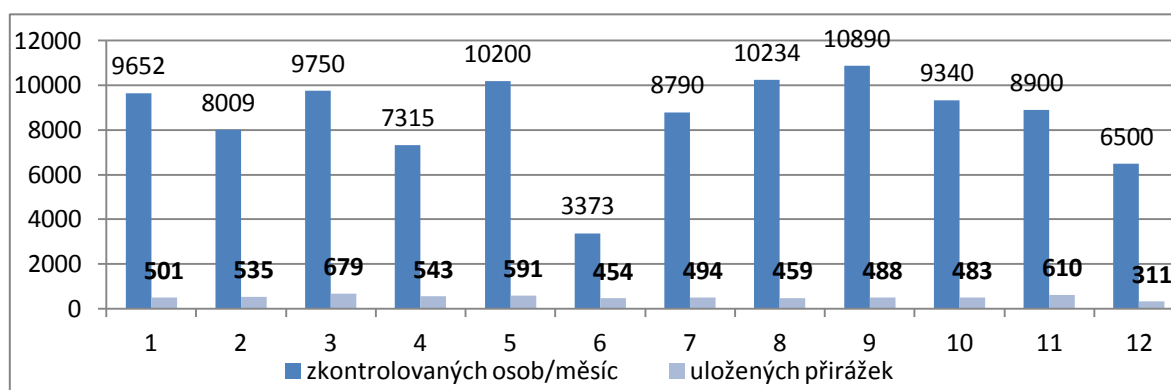
<sup>80</sup>Weingardt, H., *CVAG in Zählen*. [online]. CVAG.de. 2012 [cit. 2012-22-9]. Dostupne z:< [http://www.cvag.de/de/Presse/Pressemitteilungen/CVAG\\_in\\_Zählen](http://www.cvag.de/de/Presse/Pressemitteilungen/CVAG_in_Zählen)>



kvalifikovaných odhadů byl v roce 2011 počet cestujících, kteří cestovali bez jízdních dokladů cca 6%, což dopravci způsobilo škodu kolem 1 350 000 Eur. Dopravce se bohužel ocitl na vrcholu žebříčku dopravních podniků Německa v podílu černých pasažérů na celkem přepravených osobách, a byl nucen zvýšit aktivitu v boji s tímto fenoménem.

Ve svých statistikách uvádí, jak je vidět z grafu 2, že v roce 2011 bylo zkontrolováno cca 100 tis. cestujících, tj. při 37 mil přepravených osob cca 0,27 %, tzn., že kontrolou prošel pouze každý 360. cestující. V tomto prostředí pak bylo zjištěno celkem 6 148 cestujících bez platného dokladu, což znamená, že každý 17 cestující opomněl za jízdné zaplatit. Ať již záměrně či neúmyslně.

**Graf 2 Počet uložených přírážek v závislosti na počtu zkontrolovaných cestujících**



Zdroj: Vlastní zpracování dle údajů CVAG Chemnitz

Zvýšení počtu přepravních kontrol v roce 2012 jednoznačně ukázalo, že na německé černé pasažéry má změna pravděpodobnosti odhalení významný vliv. Došlo k měsíčnímu navýšení počtu zkontrolovaných osob v průměru na pětinasobek oproti roku 2011 a tím ke snížení podílu uložených přírážek o 4,3% (viz příloha číslo 4 tabulka 4.2.). Znamená to také navýšení počtu přepravních kontrolorů a tím i zvýšení nákladů. Podle tiskové zprávy, kterou CVAG zveřejnil 9. března 2012, došlo k navýšení ze 3 kontrolorů na den na 9<sup>81</sup>. Při průměrném platu 2,500 EUR za měsíc a 35 % sociálního a zdravotního pojištění tak došlo k navýšení nákladů o cca 20 tis EUR za měsíc. Jestliže došlo ke snížení podílu černých pasažérů o 72 %, snížila se adekvátně i ztráta černými pasažéry způsobovaná, a to

<sup>81</sup>Weingardt, H., *CVAG in Zählen*. [online]. CVAG.de. 2012 [cit. 2012-22-9]. Dostupné z: <[http://www.cvag.de/de/Presse/Pressemitteilungen/CVAG\\_stellt\\_Fahrausweispruefung\\_um\\_2321.html?news4304.id=1279&news4304.year=2012&sid=u0gPnuba1ABsx4dCcESTW6Vd0EKOv1S4](http://www.cvag.de/de/Presse/Pressemitteilungen/CVAG_stellt_Fahrausweispruefung_um_2321.html?news4304.id=1279&news4304.year=2012&sid=u0gPnuba1ABsx4dCcESTW6Vd0EKOv1S4)>

cca o 80 tis EUR měsíčně. Je tedy zřejmé, že navýšení počtu přepravních kontrolorů bylo jednoznačným přínosem.

Vzhledem k vysoké platební morálce černých pasažérů v Německu je zisk pro CVAG při navýšení počtu přepravních kontrolorů i snížení podílu cestujících bez platného jízdního dokladu evidentní. Je to proto, že navýšení přepravních kontrol zároveň přineslo i navýšení absolutního čísla odhalených černých pasažérů a zaplacených přírážek. Podle informací zástupce společnosti CVAG zaplatí 45 % odhalených černých pasažérů přírážku na místě nebo do 15 dnů, dalších 28 % přírážek je zaplaceno po odeslání upomínky, zbývá tedy 27 % nezaplacených pohledávek, které jsou vymáhány prostřednictvím inkasních společností. Zde má společnost cca 50 % úspěšnost. Vezmeme-li tedy v úvahu, že přírážka je v Německu 40 EUR, přírážku zaplatí cca 72 % černých pasažérů, pak příjem z přírážek činil v roce 2011 v průměru 15 tis EUR za měsíc, zatímco v roce 2012 je to cca 25 tis EUR.

Trestnost jízdy načerno využívá podle pana i. A. Heiko Weingardt vedoucího Mobiliätszentrum, CVAG, společnost pouze ve výjimečných případech, kdy je cestující přistižen při jízdě bez platného jízdního dokladu opakovaně a navíc se vyhýbá placení přírážky. V takových případech podá společnost trestní oznámení a záležitost předá orgánům činným v trestním řízení. V mnoha případech ale bývá řízení zastaveno. Podle Heiko Weingardta má trestnost na výskyt černého pasažérství v Chemnitz minimální vliv.

## **Ústí nad Labem**

Ústí nad Labem se stejně jako Chemnitz nachází v podhůří Krušných hor nedaleko hranic s Německem. Na přibližně 9,5 ha žije necelých 100 000 obyvatel, kde převažují ženy.<sup>82</sup> Název města vyplývá ze skutečné polohy města, neboť se nalézá na soutoku dvou řek, respektive ústí řeky Biliny do Labe. Německý název Aussig an der Elbe je využíván nejméně od 15 st.<sup>83</sup> Na začátku 20. Století bylo Ústí velmi významným centrem obchodu, ale i průmyslu, patřilo k pěti největším městům v Čechách. Po uzavření Mnichovské dohody se stalo součástí Německé říše.

---

<sup>82</sup> Demografické údaje podle obcí. [online]. CZSO.cz 2012 [cit. 2012-28-8]. Dostupné z: <://www.czso.cz/x/krajedata.nsf/oblast2/obyvatelstvo-xu?opendocument&uzemi=obce >

<sup>83</sup> Kaiser, V., Kaiserová K. *Dějiny města Ústí nad Labem*. [online]. CZSO.cz 2012 [cit. 2012-28-8]. Dostupné z: <http://www.usti-nl.cz/dejiny/19stol/ul-5-8.htm>

Konec druhé světové války – bombardování a posléze vysídlení Němců- přineslo městu řadu negativ a určuje ráz města prakticky dodnes. 70. a 80. léta byla typická přestavbou centra města v duchu panelové výstavby. Nový trend v obnově města přišel až s novým tisíciletím, ale napravit škody 20. století se podařilo pouze částečně.

Typicky průmyslové město ležící na významném dopravním uzlu se potýká s poměrně vysokou nezaměstnaností kolem 12,5 -13 %, která víceméně stagnuje.

Na území města se nachází 22 základních a 14 středních škol. Významným centrem vzdělanosti je Univerzita Jana Evangelisty Purkyně, kterou tvoří 7 fakult a jeden specializovaný ústav.

Městská hromadná doprava je v Ústí nad Labem zajišťována autobusy a trolejbusy Dopravního podniku města Ústí nad Labem a.s. Do roku 1970 zde byly i tramvaje, ale vzhledem k tehdejší dostupnosti nafty byla upřednostněna autobusová doprava. V současné době 29 pravidelných denních, 2 noční a 3 sezónní linky ročně přepraví kolem 51 mil cestujících za rok. Z údajů o počtu zkontrolovaných cestujících a počtu zjištěných pasažérů bez platného jízdního dokladu se odhaduje celkový počet černých pasažérů na 4 %<sup>84</sup>, tzn. že cca 2 mil. cestujících ročně DPmÚL přepraví neoprávněně zdarma. Odhadem tak dopravce přichází o cca 6 500 000 Kč za rok.<sup>85</sup> Protože se nejedná o zanedbatelnou částku, přijímá i Dopravní podnik města Ústí nad Labem různá opatření, která ale nepřinášejí příliš velký efekt.

V Ústí nad Labem je situace v počtu odhalených cestujících bez platných jízdních dokladů podobná situaci v Chemnitz v roce 2011. Dopravní podnik uvádí, že přibližně 4 % cestujících mu za služby neoprávněně neplatí.

Ze statistických údajů z roku 2011 uvedených v příloze číslo 4 v tabulce číslo 4.2. je evidentní, že přepravní kontroloři denně odhalili téměř 100 cestujících, kteří porušili pravidla přepravní smlouvy. V porovnání s celkovým počtem přepravených cestujících je to zlomek, konkrétně 0,07 %. Ve vztahu k počtu kontrolovaných osob, ale černí pasažéři

---

<sup>84</sup> *Evidence zjištěných cestujících bez platného jízdního dokladu.* Středisko Přepravní kontrola tarify a odbavovací systém DPmÚL. 2012

<sup>85</sup> Odhad ztráty vychází z poměru mezi tržbami a předpokládaným procentem cestujících bez platného jízdního dokladu. Zdroj *Výroční zpráva DPmÚL 2011* [on-line]. Ústí nad Labem: Dopravní podnik města Ústí nad Labem. 2012. 22 s. (PDF). [cit. 2012-09-02]. Dostupný z WWW: <http://www.dpmul.cz/download.php?id=5397>

přesáhli 4,3 %. Vzhledem k tomu že v roce 2012 nedošlo v kontrolách k žádné podstatné změně, která by pozitivně či negativně ovlivnila počet cestujících bez jízdního dokladu, je i v roce 2012 vykazován podobný podíl černých pasažérů<sup>86</sup>.

Vezmeme-li v úvahu že dopravní podnik přepraví přibližně 51 mil cestujících, z toho je dle odhadu 2,2 mil černých pasažérů a kontrolaři jich odhalí 28 tis, je pravděpodobnost odhalení 1,3 %. Mnozí z cestujících si tuto minimální pravděpodobnost uvědomují a pouští se do rizika záměrně.

Většina přistižených navíc v Ústí nad Labem nezaplatí přírážku a vyčkává, zda se něco bude dít. Z údajů dopravního podniku za rok 2012 zaplatilo pohledávku pouhých 7,6 % cestujících. Znamená to, že od ledna do září 2012, kdy bylo odhaleno 27 tis cestujících bez platného dokladu, vznikly dopravnímu podniku pohledávky ve výši cca 20 mil Kč. Z toho vyplývá, že pro ústecký dopravní podnik nejsou hlavním problémem samotné jízdy načerno, ale především platební morálka odhalených černých pasažérů.

Podle smluvních přepravních podmínek DPmÚL mají černí pasažéři možnost snížit uloženou přírážku jejím včasným zaplacením. Zaplatí-li cestující na místě v hotovosti, nemusí udávat své osobní údaje a navíc ho přírážka přijde na polovinu, na 500 Kč. Přesto tuto možnost zvolí pouhá 3 % odhalených černých pasažérů.

Vše souvisí s účinností vymáhání vzniklých pohledávek. Je-li všeobecně rozšířena informace, že nemá smysl platit přírážku, protože ji DP nebude vymáhat, pak je logické, že ji odhalení cestující bez jízdenky neplatí. Ve skutečnosti DP podává měsíčně 500 ks žalobních návrhů, což je pouze 17 % případů, které v měsíci odhalí. Kvůli nákladům na soudní poplatky a minimální platební reakci i po vydání platebního rozkazu, by bylo ale neefektivní žalobních návrhů podávat více, a to i v případě, že by soud byl schopen větší množství odbavit. V tomto směru je důležité uvést, že pokud není nárok na zaplacení pohledávky uplatněn u soudu do 1 roku od vzniku pohledávky, pak je věc promlčena a zákazník již po vznesení námitky nemusí nic platit. Z výše uvedeného je zřejmé, že pohledávku bude nucen zaplatit pouze každý 6 černý pasažér. Nelze tedy pochybovat o racionalitě myšlení černých pasažérů. Ani tento předpoklad není konečný, neboť řadu černých pasažérů neodradí od neplacení ani rozhodnutí soudu. Pak už závisí jen na DP, zda

---

<sup>86</sup> *Osobní rozhovor s panem Milanem Hrudkou vedoucím střediska přepravní kontrola, tarify a odbavovací systém DPmÚL. 3. 9. 2012, Ústí nad Labem*

požádá o spolupráci při vymáhání pohledávky exekutora. V takovém případě, má ale dostatek času, protože po nabytí právní moci rozhodnutí soudu běží desetiletá promlčecí lhůta.

Bude-li DPmÚL uvažovat o posílení týmu přepravních kontrolorů je třeba pečlivě zvážit, zda navýšení počtu přepravních kontrolorů přinese dostatečný efekt ve snížení podílu jízd načerno, neboť se zaplacením přírážek nemůže počítat.

#### **4.1.2.3. Shrnutí**

Zatímco v Čechách trápili v roce 2011 „černí pasažéři“, když vynecháme specifickou Prahu, nejvíce Ostravu a Ústí n.L., v Německu to bylo město Chemnitz. Tato města vykázala kolem 6% cestujících bez jízdenky.

Město Chemnitz má dvakrát větší rozlohu a dvakrát větší počet obyvatel než Ústí nad Labem. Obě města mají podobnou historii, zástavbu, průmysl, školství a dokonce i nezaměstnanost. MHD provozuje jeden dopravce. V Chemnitz i v Ústí n.L. zajišťují přepravní kontrolu zaměstnanci dopravce. V Chemnitz vymáhají pohledávky inkasní společnosti, ústecký dopravce pohledávky částečně postupoval, částečně je vymáhá sám. Zajímavé je číslo počtu přepravených osob 40 mil Němců proti 51 mil. Čechů.

Dopravci provozující MHD v Chemnitz i v Ústí nad Labem stojí před řešením, jak co nejefektivněji eliminovat problém černého pasažérství ve volně přístupné, veřejné, městské hromadné dopravě. Ze zkušenosti v Chemnitz je zřejmé, že velmi efektivním způsobem může být zvýšení pravděpodobnosti odhalení, které v poslední době přineslo dopravci nejen snížení podílů černých pasažérů na celkovém počtu odbavených cestujících, ale i nemalé zisky plynoucí z většího množství odhalených cestujících a zaplacených přírážek k jízdě.

Pro ústecký dopravní podnik se ale tato cesta za současných podmínek jeví neschůdnou, protože i kdyby došlo k odhalení většího množství cestujících bez jízdenky a mohlo by dojít k poklesu počtu černých pasažérů, nevykompenzovalo by to kvůli špatné platební morálce černých pasažérů náklady s navýšením spojené. DPmÚL tedy musí hledat jiné možnosti.

Je jednoznačné, že platební morálka Němců je významně vyšší než platební morálka Čechů. Zda to plyne z lišící se právní úpravy, je sporné. Obě města uvádějí zahlcenost soudů žalobami souvisejícími s vymáháním pohledávek pro dopravce. Odhadem lze říci, že jde spíše o přístup založený na národní tradici. Většina provinivších se Němců zaplatí přirážku dobrovolně (73%), v Ústí n. L. je to jen zlomek (7,6 %).

## 4.2. Průzkum činitelů a motivací k porušování přepravní smlouvy

### 4.2.1. Cíle výzkumu a hypotézy

K tomu, aby mohla přepravní společnost účinně jízdě načerno čelit, je třeba znát příčinu tohoto jevu a aspekty, které jej nejvíce ovlivňují. Z tohoto důvodu se tato práce v další části bude zabývat zjišťováním právě těchto okolností a to prostřednictvím osobních rozhovorů tazatele se zjištěnými „černými pasažéry“, kde byl jako výzkumný nástroj využit standardizovaný dotazník, který zaznamenává údaje získané prostřednictvím tazatele se zjištěnými černými pasažéry<sup>87</sup>

K ověření byly stanoveny tyto hypotézy:

1. Bez jízdního dokladu cestují více muži než ženy, které mají k jízdě načerno spíše negativní vztah a činí tak z velké části neúmyslně.
2. Nejpočetnější skupinou cestujících bez jízdních dokladů jsou mladí ve věku 16-25 let, kteří jezdí načerno úmyslně a pravidelně. Senioři (55-69 let) se jízdy načerno dopouštějí málo nebo vůbec, a to neúmyslně.
3. Většina černých pasažérů využívá služeb MHD často, načerno jezdí záměrně a činí tak opakovaně.
4. Častým důvodem k neúmyslné jízdě načerno je neznalost smluvních přepravních a tarifních podmínek.
5. Nejpodstatnějším důvodem, který by černé pasažéry od jízdy bez platného jízdního dokladu odradil, je pravděpodobnost odhalení.
6. Většinu cestujících by od cestování bez jízdního dokladu odradila sankce ve výši min 5000 Kč.
7. Cena jízdného podstatně ovlivňuje černé pasažerství.

---

<sup>87</sup> Vzor dotazníku viz příloha číslo 2

## 4.2.2. Charakteristika respondentů

Průzkum byl prováděn od 1. do 30. září 2012 ve vozech DPMÚL a dotazováni byli cestující, kteří byli bezprostředně před prováděním průzkumu odhaleni přepravním kontrolorem, že se přepravují bez platného jízdního dokladu nebo byl jejich jízdní doklad shledán neplatným. Průzkumu se zúčastnilo 625 respondentů, z čehož bylo 453 mužů a 172 žen (viz tabulka č.7).

Celkově bylo v této době dvaceti přepravními kontrolory odhaleno 1803 cestujících bez platného jízdního dokladu. Při výběru dotazovaných se tazatelka nezaměřovala na vybrané linky spoje ani časy, tedy lze brát tento výběr za prostý náhodný a je možné vnímat vzorek za dostatečně reprezentativní. Zjištěné údaje bude možné vyhodnotit jako relevantní pro celou populaci černých pasažérů v Ústí nad Labem.

*Tabulka 7 Respondenti podle pohlaví*

Odpověď	Počet	%
Žena	172	32
Muž	453	68

Zdroj: Vlastní výzkum

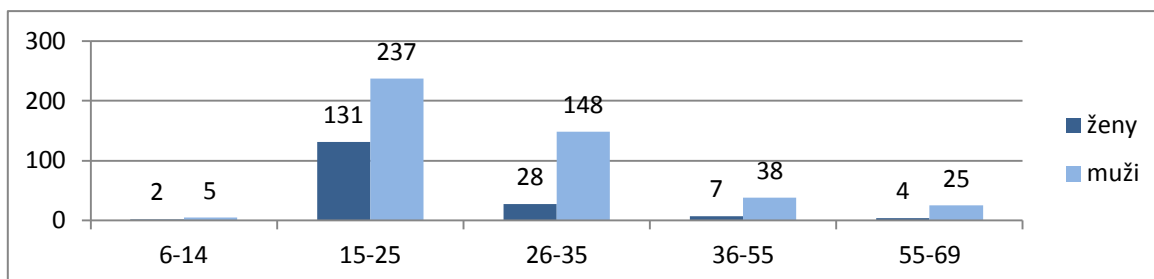
## 4.2.3. Ověřování hypotéz o motivaci cestujících k jízdě načerno

**Hypotéza číslo 1: Bez jízdního dokladu cestují více muži než ženy, které mají k jízdě načerno spíše negativní vztah a činí tak z velké části neúmyslně.**

Tato hypotéza vychází z předpokladu, že ženy mnohem méně vyhledávají nebezpečí a vyhýbají se riziku odhalení. Již ze samotného počtu žen mezi respondenty je zřejmé, že ženy se jízdě bez platného jízdního dokladu spíše vyhýbají (graf č. 4). Počet žen, které se šetření zúčastnily, potvrzuje všeobecně rozšířený názor, že ženy se porušování norem dopouštějí méně často než muži. Z celkového počtu 172 žen bylo 131 ve věkové kategorii od 15 do 25 let, tzn. celých 76 %. Podíl žen v ostatních věkových kategoriích je minimální.



**Graf 3 Počty černých pasažérů v závislosti na věku a pohlaví**



Zdroj: Vlastní výzkum

Z dalších zjištěných údajů vyplývá, že celkově mají přistižení černí pasažéři k jízdě načerno převážně neutrální až kladný vztah.

**Tabulka 8 Vztah k jízdě načerno dle pohlaví**

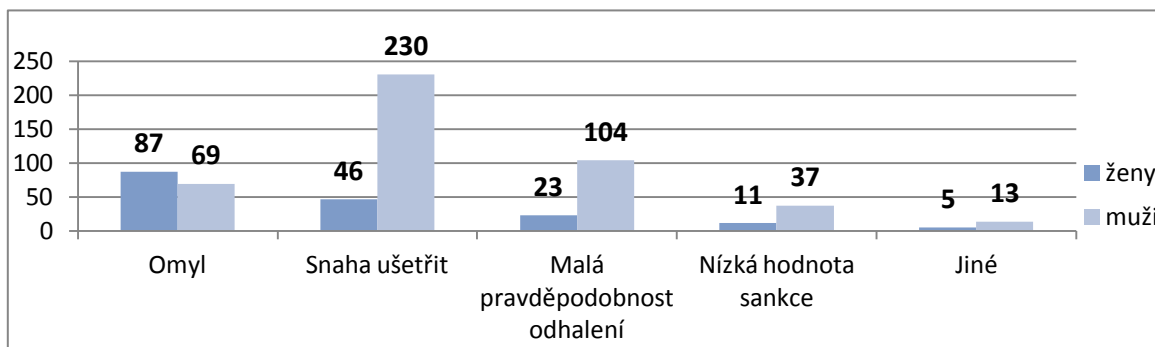
Odpověď	Počet	ženy	% ženy
		muži	% muži
<b>Kladný</b>	112	21	12
		91	20
<b>Spíše kladný</b>	167	30	17
		137	30
<b>Neutrální</b>	243	44	26
		199	44
<b>Spíše negativní</b>	61	43	25
		18	4
<b>Negativní</b>	42	34	20
		8	2

Zdroj: Vlastní výzkum

V tabulce závislosti vztahu k jízdě načerno na pohlaví, ale údaje o ženách ukazují něco jiného, tedy že ženy mají k jízdě načerno spíše vztah neutrální až negativní. Zde je třeba si povšimnout jednoznačného rozdílu v nazírání žen a mužů na porušování přepravní smlouvy a hledat důvody porušování ze strany žen. Jestliže se k němu staví víceméně negativně, proč tak činí.

Na tuto otázku dává jednoznačnou odpověď graf č. 4, ze kterého je patrné, že ženy, které mají negativní nebo spíše negativní vztah k jízdě načerno se tohoto provinění dopouští omylem a neúmyslně.

**Graf 4 Důvod jízdy načerno v závislosti na pohlaví**



Zdroj: Vlastní výzkum

Z grafu je evidentní, že chování ženské části přistižených černých pasažérů je naprosto odlišné od chování mužské části. Více než 51 % žen uvedlo, že jejich jízda načerno nebyla úmyslná. Část žen byla motivována snahou ušetřit na jízdě. Jen velmi malou část žen přivedla k jízdě načerno hra, resp. pravděpodobnost odhalení. Všechny tyto údaje pak potvrzují předpoklad, že ženy riziko odhalení při jízdě bez platného jízdního dokladu nevyhledávají a porušování přepravní smlouvy se dopouštějí mnohem méně než muži.

**Hypotéza byla potvrzena.**

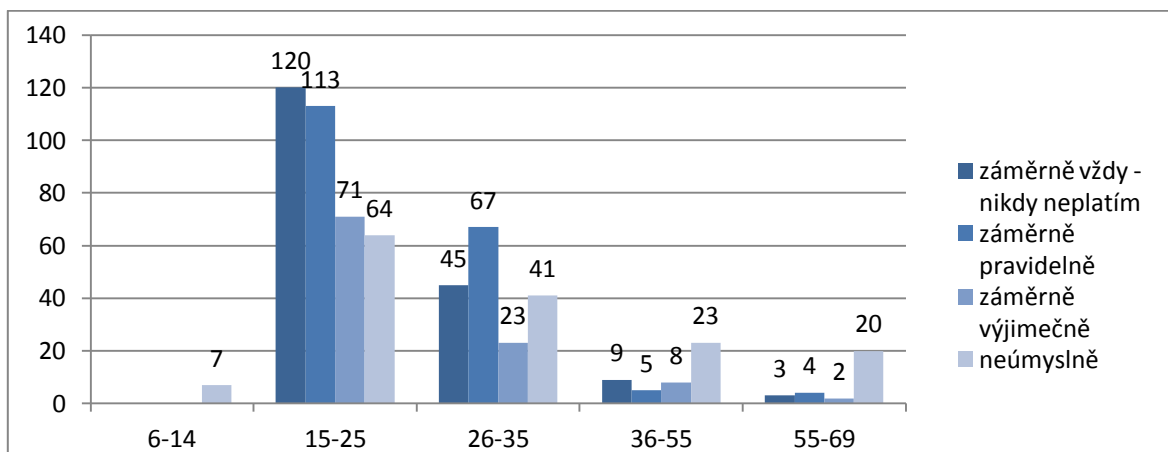
**Hypotéza č. 2: Nejpočetnější skupinou cestujících bez jízdních dokladů jsou mladí ve věku 16-25 let, kteří jezdí načerno úmyslně a pravidelně. Seniori (55-69 let) se jízdě načerno dopouštějí málo nebo vůbec, a to neúmyslně.**

Tuto hypotézu je vhodné řešit po částech. Z pohledu závislosti mezi využíváním MHD bez platného jízdního dokladu a věkem je možné z grafu číslo 3 vidět, jak hodně se jednotlivé věkové skupiny černého pasažérství dopouštějí. Z grafu jednoznačně vyplývá převažující výskyt černého pasažérství ve věkové skupině 15-25 let (59 %), a to jak u mužů, tak u žen. Kategorie seniorů má zastoupení pouze 5%.

Dle závislosti úmyslného či neúmyslného jednání na věku, jež je možné vidět v grafu číslo 5, se nejvíce respondentů využívajících MHD bezplatně úmyslně a pravidelně (64 %),

vyskytuje opět ve věkové kategorii 15-25 let, kde je zároveň také nejmenší podíl černých pasažérů cestujících načerno omylem. Z grafu je zřejmé, že počet úmyslných černých pasažérů s věkem klesá, podíl neúmyslných naopak stoupá.

**Graf 5 Úmyslnost jednání v závislosti na věku**



Zdroj: Vlastní výzkum

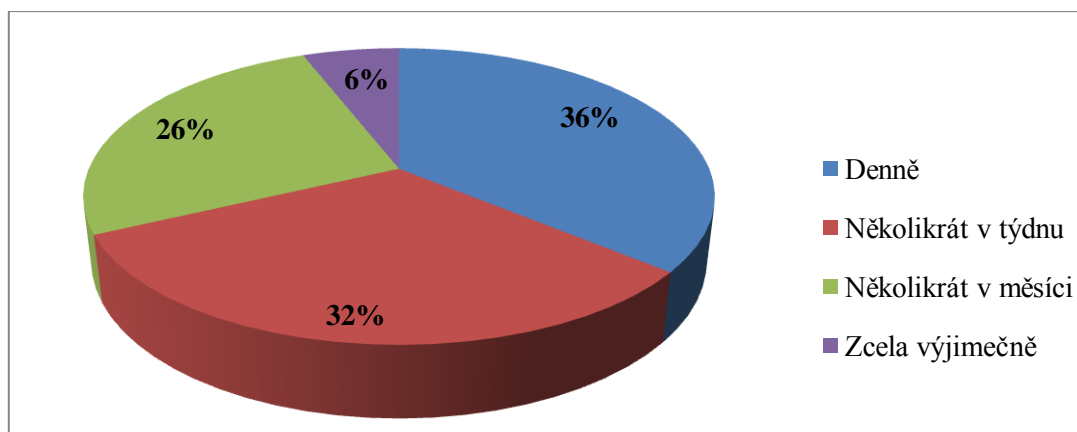
Zkoumaná hypotéza je potvrzena pouze částečně, neboť jak vyplývá z předchozích zjištění, tvoří hlavní skupinu černých pasažérů především mladí ve věku 15-25 let (59 %) a ze seniorské generace je zde zastoupení pouze 5%. Nicméně druhá část hypotézy, která předpokládá, že mladí jezdí načerno pouze zcela úmyslně, potvrzena nebyla. Jak graf ukazuje, tak téměř 20 % mladých černých pasažérů se dopustila jízdy načerno neúmyslně.

**Hypotéza se zamítá.**

**Hypotéza č. 3: Většina černých pasažérů využívá služeb MHD často, načerno jezdí záměrně a činí tak opakovaně.**

Ze zkoumané skupiny 625 černých pasažérů jich celkem 425 využívá MHD denně nebo alespoň několikrát týdně. Jak ale ukazuje graf č. 6, ani těch co jezdí MHD několikrát v měsíci, není mezi černými pasažéry málo. Nejméně cestujících bez platného jízdního dokladu bylo během provádění průzkumu zjištěno v kategorii náhodných cestujících.

Graf 6 Využívání MHD černými pasažéry



Zdroj: Vlastní výzkum

Tento trend je logický, neboť jak ukazují další zjišťované skutečnosti, jezdí černí pasažéři MHD bez platných jízdních dokladů záměrně, což jim přináší očekávaný užitek, kterým je především snaha ušetřit. To je bohužel dáno otevřeností, přístupností MHD s pouze namátkovými kontrolami.

Další čísla v tabulce č. 9 ukazují to, co již bylo konstatováno, že většina černých pasažérů využívá MHD bez platného jízdního dokladu záměrně a pravidelně. Z tabulky je zřejmé, že mezi černými pasažéry je pouze 25 % cestujících, kteří se dopouštějí jízdy načerno omylem. Zatímco celých 58 % z nich je pravých, úmyslných černých pasažérů. Je tu ale vysoká pravděpodobnost, že by toto číslo mohlo být ve skutečnosti ještě vyšší, neboť ne všichni černí pasažéři se k úmyslu jet bez jízdenky přiznají. Pokud bychom se například zeptali přepravních kontrolorů, kolik procent cestujících, jež odhalili, že cestují bez platného jízdního dokladu, se jim přiznalo, že tak činí záměrně, dozvěděli bychom se, že téměř nikdo. Lze tak usuzovat, že k tazateli měli důvěru a odpovídali podle pravdy.

Tabulka 9 Počet černých pasažérů v závislosti na úmyslu

Odpověď	Počet	%
<b>záměrně vždy - nikdy neplatím</b>	177	28%
<b>záměrně pravidelně</b>	189	30%
<b>záměrně výjimečně</b>	104	17%
<b>neúmyslně</b>	155	25%

Zdroj: Vlastní výzkum

Z počtu úmyslných pravých černých pasažérů bylo vyčleněno ještě 104 (17%) cestujících, kteří sice využívají MHD pravidelně, ale načerno jezdí pouze výjimečně, i když zcela záměrně.

Průzkum jednoznačně potvrdil, že mezi černými pasažéry je pouze malá část cestujících, kteří se do rukou přepravních kontrolorů dostali nedopatřením. Více než 75 % cestujících pak dostalo přírážku zcela spravedlivě, neboť jejich cestování načerno bylo záměrné, a to i přesto, že ve snaze se vyhnout postihu, přepravní kontrole tvrdili něco jiného.

**Hypotéza byla potvrzena.**

**Hypotéza č. 4: Častým důvodem k neúmyslné jízdě načerno je neznalost smluvních přepravních a tarifních podmínek.**

K posouzení tohoto předpokladu je třeba zjistit motivaci cestujících neplatit za jízdné. Proto byla cestujícím položena otázka, co je vedlo k tomu neplatit jízdné.

Velká část černých pasažérů, jak je vidět z tabulky číslo 3. 9. v příloze číslo 3, na ni odpověděla, že chtěla ušetřit (44 %). Stejnou motivaci lze předpokládat i v dalších dvou skupinách černých pasažérů, které za hlavní motivaci k jízdě načerno uvedly, že nehodlají platit jízdné, protože kontroly probíhají zřídka (20 %) a protože sankce není nijak vysoká (8%). U těchto skupin se předpokládá, že své povinnosti vyplývající ze smluvních přepravních a tarifních podmínek znají a záměrně je nedodržují. Minimálně skutečnost, že jsou povinni za přepravu zaplatit a že jim za jízdu bez platného jízdního dokladu hrozí sankce, jim není cizí, což potvrzují i další zjištěné údaje z průzkumu v tabulce číslo 10, kde se dotazovaní vyjadřovali ke znalosti výše přírážky (pokuty).

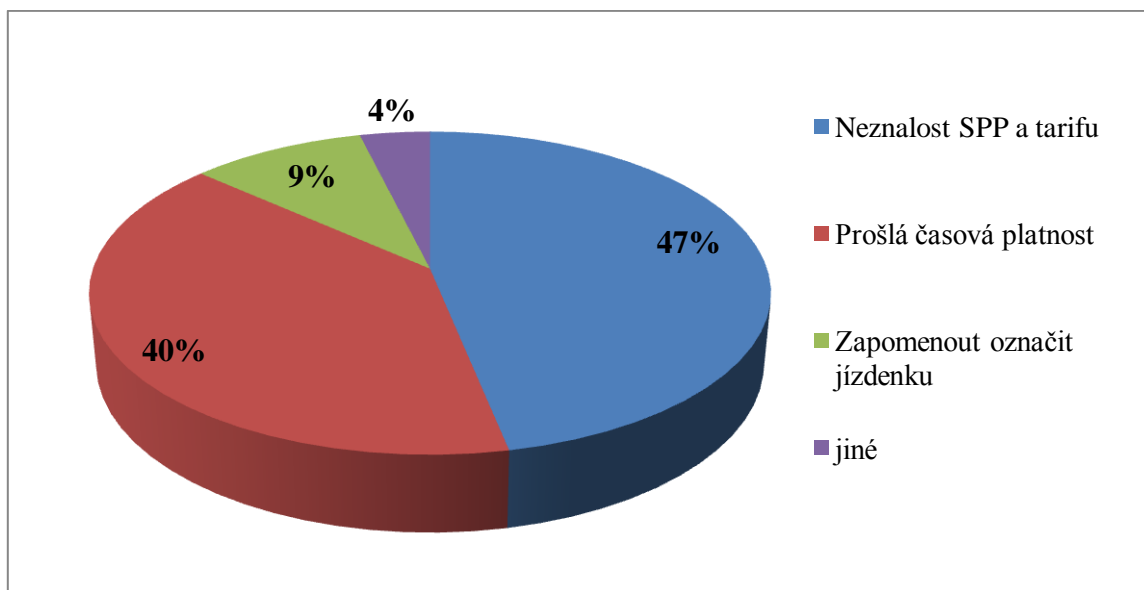
*Tabulka 10 Znalost výše přírážky*

Odpověď		Počet	%
Ano	ano/správně	566	91%
	ano/špatně	13	2%
Ne		46	7%

Zdroj: Vlastní výzkum

Jak je z údajů z tabulky vidět, tak 566 cestujících bez platných jízdních dokladů z 625 znalo výši sankce. Mezi dotazovanými se ale našla skupina cestujících, která sice nebyla příliš početná, ale zase ne zcela zanedbatelná, která uvedla, že cestovala MHD bez platného jízdního dokladu omylem, z důvodu neznalosti smluvních přepravních a tarifních podmínek.

**Graf 7 Důvody k neúmyslné jízdě načerno**

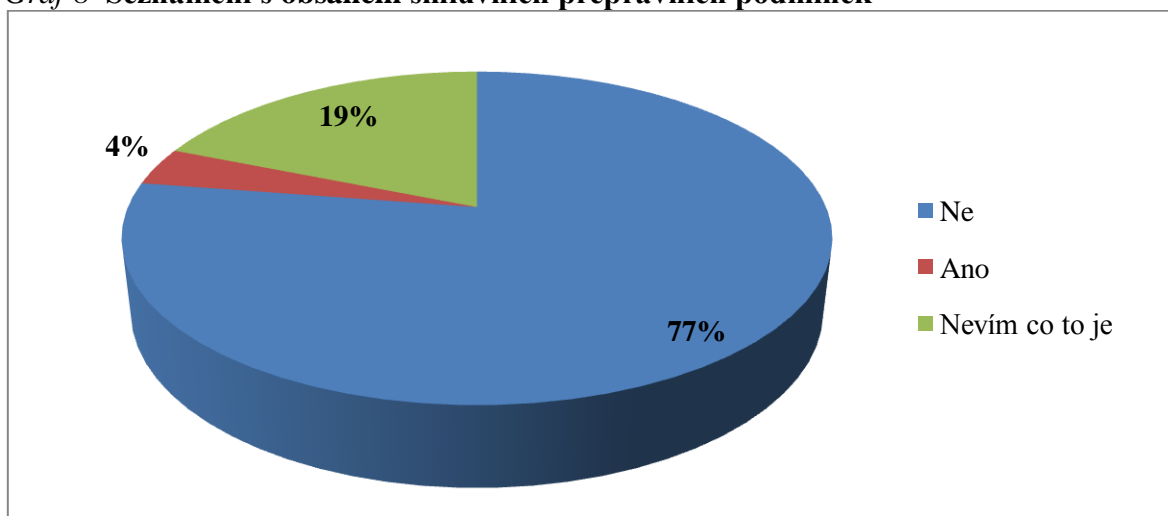


Zdroj: Vlastní výzkum

Z celkového počtu neúmyslných černých pasažérů, kterých bylo, jak ukazuje graf číslo 7 156 (25%), bylo 73 (47 %) těch, kteří udělali chybu z důvodu neznalosti. Ukazuje se tak možnost minimalizace počtu černých pasažérů zvýšením zákaznické informovanosti. Jestliže bylo v kapitole 4.1.2.2. zjištěno, že černí pasažéři činí v MHD v Ústí nad Labem cca 4 %, je pravděpodobné, že zvýšením informovanosti by mohl být podíl černých pasažérů snížen až o 0,5 %.

Neznalost smluvních přepravních podmínek je potvrzena i u ostatních respondentů, neboť jak ukazuje graf 8, téměř všichni odhalení černí pasažéři uvedli, že smluvní přepravní podmínky nečetli. Jedna pětina dokonce vůbec neví, co to smluvní přepravní podmínky jsou.

**Graf 8 Seznámení s obsahem smluvních přepravních podmínek**



Zdroj: Vlastní výzkum

Přestože z celkového počtu 625 dotazovaných se k neznalosti smluvních přepravních podmínek přihlásilo pouhých 73 cestujících (tabulka č. 3.10. v příloze číslo 3), ve vztahu k cestujícím, kteří uvedli, že se stali černými pasažéry neúmyslně to je 47 % (graf č.7). To je poměrně početná skupina, kterou lze pozitivně ovlivnit při eliminaci černého pasažérství.

**Hypotéza byla potvrzena.**

**Hypotéza č. 5: Nejpodstatnějším důvodem, který by černé pasažéry od cestování bez platného jízdního dokladu odradil, je pravděpodobnost odhalení.**

Pro přijetí funkčních opatření pro potlačování fenoménu jízdy načerno bylo třeba zjistit aspekty, které mohou mít na rozhodování cestujících, zda porušit pravidla přepravní smlouvy či nikoliv, rozhodující vliv. Předpoklad, že k nejpodstatnějším důvodům, které by černé pasažéry od cestování bez platného jízdního dokladu odradily, patří pravděpodobnost odhalení, vychází z všeobecných vzorců chování „zločince“ jako racionální bytosti<sup>88</sup>. Teorie racionální volby předpokládá, „že se lidé stávají zločinci díky finanční odměně ze spáchání přestupku či trestného činu ve srovnání s legální činností, přičemž berou v úvahu pravděpodobnost dopadení a usvědčení a závažnost potrestání.“

<sup>88</sup> Becker, Gary Stanley, 1930-. *Teorie preferencí*. Gary S. Becker ; [z amerického originálu přeložil Milan Sojka, Tomáš Kunca, Jiří Jonáš]. Vyd. 1. Praha : Grada, 1997. 350 s. ISBN 80-7169-463-0, 192 s

Tabulka 11 Aspekty odrazující od jízdy načerno

Odpověď	Počet	%
<b>Vyšší pokuta</b>	188	30
<b>Více revizorů ve vozech, tedy vyšší pravděpodobnost odhalení</b>	156	25
<b>Kdyby jízda načerno byla trestným činem</b>	31	5
<b>Kdyby jízda načerno byla přestupkem</b>	6	1
<b>Nástup pouze dveřmi u řidiče</b>	19	3
<b>Nižší cena jízdného</b>	119	19
<b>Více informací o tarifních a SPP</b>	63	10
<b>Jiné</b>	44	7

Zdroj: Vlastní výzkum

Průzkum a odpovědi respondentů potvrdily, že černí pasažéři se rozhodují na základě prospěchu, který jim může jízda načerno přinést. Nejčastěji uváděným aspektem ovlivňujícím rozhodování cestujícího, zda se stát černým pasažérem či nikoliv, byla výše přírážky, sankci považuje 30 % odhalených černých pasažérů za rozhodující. Další část respondentů (25 %) uvedla, že by je od jízdy načerno odradila vyšší pravděpodobnost odhalení. Na ekonomický prospěch jízdy načerno poukazuje i zjištění, že 19 % respondentů by si černou jízdu odpustilo v případě nižšího jízdného. Dále jízdu načerno ovlivňuje informovanost cestujících (10 %). Na kriminalizování jízdy načerno by překvapivě reagovalo pouhých 5% černých pasažérů. Bohužel ani nástup pouze dveřmi u řidiče, který je obvykle zaváděn vedením dopravních společností ke snižování počtu černých pasažérů, nebude mít patrně očekávaný efekt, neboť většinu černých pasažérů (97 %) od jízdy načerno neodradí.

Zjištěné skutečnosti nepotvrdily, že by černí pasažéři měli největší respekt z odhalení, ale nejvíce se obávají zvýšení ceny přírážky, což by snížilo jejich profit z jízdy načerno.

**Hypotéza se zamítá.**



**Hypotéza č. 6 Většinu cestujících by od cestování bez jízdního dokladu odradila sankce ve výši min 5000 Kč.**

Předpoklad, že nejdůležitější v rozhodování k cestování bez platného jízdního dokladu, je pravděpodobnost odhalení, průzkum nepotvrdil. Za nejdůležitější naopak označil cenu přírážky.

*Tabulka 12 Názory respondentů k dostatečnosti výše přírážky*

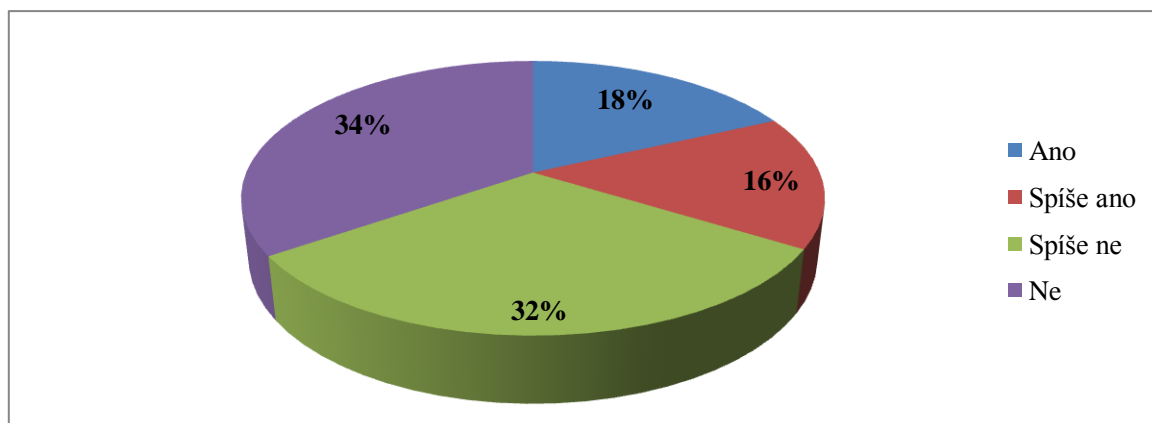
Odpověď	Počet	%	%
<b>Ano</b>	25	4	25
<b>Spíše ano</b>	130	21	
<b>Spíše ne</b>	198	32	75
<b>Ne</b>	272	44	

Zdroj: Vlastní výzkum

Jak již bylo výše uvedeno, většina černých pasažérů (91 %), především ta, co jezdí načerno záměrně, zná výši sankce (viz. tabulka č.10). Z tabulky č.12 je zřejmé, že černí pasažéři se zvýšení ceny pokuty obávají, protože využívají skutečnosti, že přírážka 1000 Kč je pro 2/3 cestujících nedostatečná. Zvýšení ceny sankce postihne nejen notorické pravé černé pasažéry, ale také cestující, jež se jízdy bez platného jízdního dokladu, dopustili omylem. Z tohoto důvodu se Sdružení dopravních podniků Německa snaží dostat do právní úpravy možnost odstupňování výše přírážky dle počtu odhalených jízd načerno.

Během průzkumu byli respondenti tázáni i na tuto možnost, jak ale ukazuje graf číslo 9, nemají v toto řešení příliš velkou důvěru. Negativně se k této možnosti vyjádřilo téměř 70 % respondentů.

**Graf 9** Měla by být výše přírážky závislá na počtu odhalení?

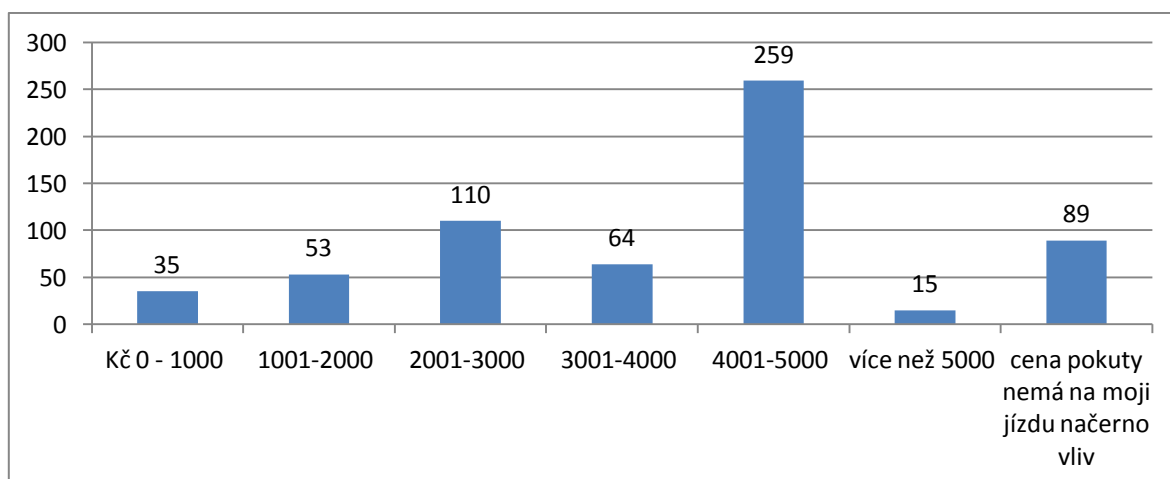


Zdroj: Vlastní výzkum

Přestože toto opatření považují za správné i odborníci z přepravní kontroly, jejich přístup jak vyplývá z rozhorů s nimi, je stejně zdrženlivý jako přístup černých pasažerů. Na pravidelných setkáních v rámci odborné skupiny Sdružení dopravních podniků se poměrně často zabývají otázkou výše přírážky k jízdnému, z tohoto důvodu byla i respondentům průzkumu otázka týkající se výše přírážky položena.

Trochu překvapující je výsledek (viz graf č.10), kdy bylo předpokládáno, že odradit od jízdy načerno může až přírážka ve výši více než 5000 Kč, ale většina respondentů označila 5000 Kč za strop a uvedla číslo mezi 4000 až 5000 Kč.

**Graf 10** Výše přírážky, která by odradila od jízdy načerno



Zdroj: Vlastní výzkum

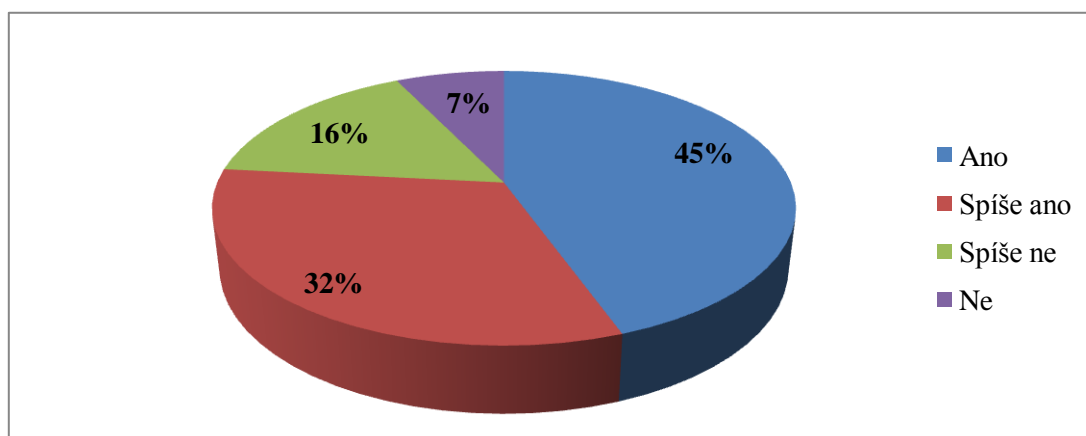
Výše přírážky byla identifikována jako hlavní nástroj k ovlivňování černého pasažerství a většina odhalených černých pasažérů považuje za odrazující přírážku ve výši mezi 4 a 5 tis. Kč.

**Hypotéza se zamítá.**

**Hypotéza č. 7: Cena jízdného podstatně ovlivňuje černé pasažerství.**

Vezmeme-li v potaz, že se černí pasažéři přepravují bez platných jízdních dokladů se snahou získat prospěch, je logické, že cena jízdného může jejich rozhodování ovlivnit. Z tohoto pohledu je nezpochybnitelný vztah mezi cenou jízdného a výší přírážky. Lze tak předpokládat, že bude-li se rozdíl mezi cenou jízdného a výší přírážky zvětšovat, bude se snižovat počet lidí, kteří poruší přepravní smlouvu. Dojde-li ale k přiblížení obou částek, nebude již motivace k dodržování pravidel dostatečná a počet lidí bez platné jízdenky se sníží.

**Graf 11 Vliv ceny jízdného**



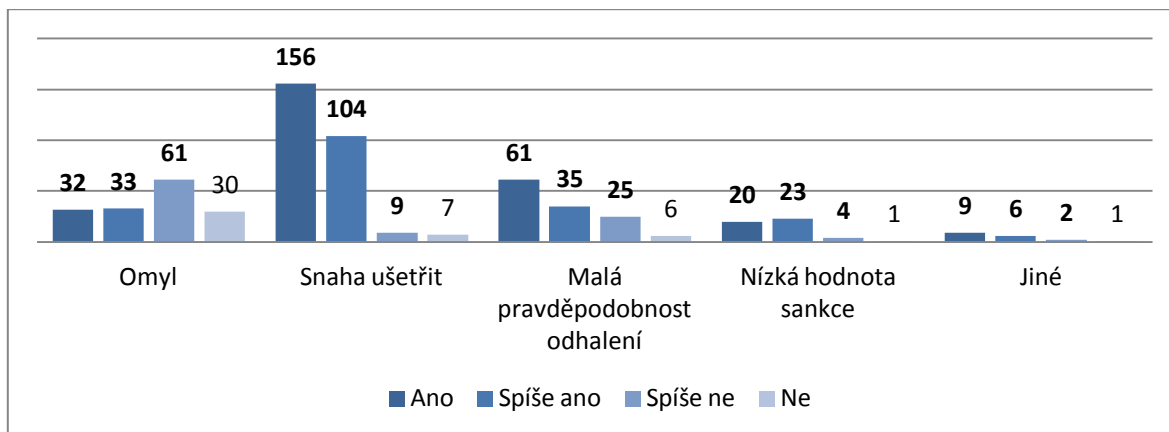
Zdroj: Vlastní výzkum

Na postoj k tomuto tématu byli respondenti dotazováni. V grafu číslo 11 jsou shrnuty výsledky, které ukazují, že většina odhalených černých pasažérů (77 %) považuje cenu jízdného za významný faktor v jejich rozhodování. Pokud však vezmeme v úvahu, že 25 % respondentů uvedlo, že se nestali černými pasažéry úmyslně, logicky z toho vyplývá, že praví černí pasažéři cenu jízdného považují za podstatnou téměř na 100 %.

Vztah mezi důvodem k jízdě načerno a postojem k ceně jízdného jako faktoru ovlivňujícího jízdu načerno je demonstrován v grafu číslo 12. Z grafu je zřejmé, že

cestující, kteří se stali černými pasažéry omylem, nepovažují vliv ceny jízdného na černé pasažerství za podstatný, naopak cestující, kteří chtěli jízdou bez platného jízdního dokladu ušetřit, považují cenu jízdného za zásadní aspekt ovlivňující jejich rozhodování. Z celkového počtu 625 odhalených černých pasažérů se 479 vyjádřilo, že cena jízdenky má vliv na černé pasažerství, 146 že vliv nemá.

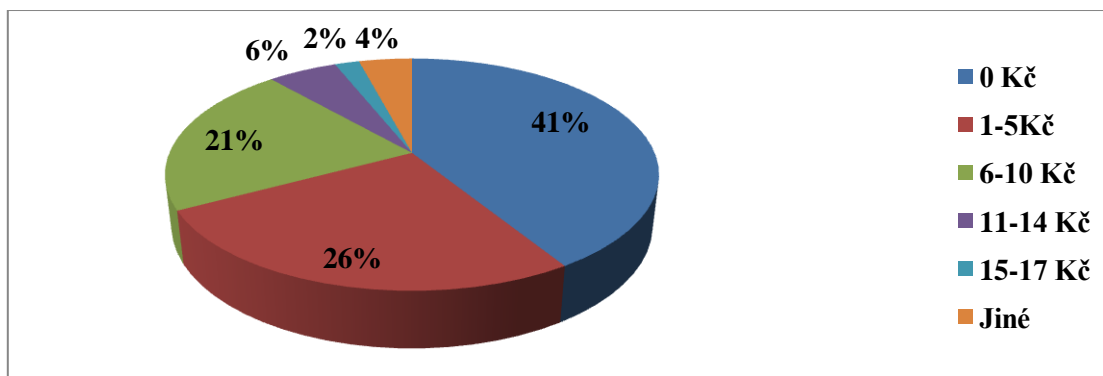
**Graf 12 Vliv ceny jízdného ve vztahu k důvodu k jízdě načerno**



Zdroj: Vlastní výzkum

Jestliže byl potvrzen předpoklad, že černý pasažér se rozhoduje mimo jiné i na základě výše jízdného, nejsou překvapivé ani výsledky průzkumu o výši jízdného, které by mohlo snížit fenomén černého pasažéra na minimum. Respondentům nebyla dána žádná možnost, aby nebyli zbytečně ovlivňováni, ale každý mohl uvést částku podle svého vlastního uvážení (viz graf 13).

**Graf 13 Cena jízdného, která by mohla vyloučit výskyt jízd načerno**



Zdroj: Vlastní výzkum

Velká část respondentů s odpovědí neváhala a jednoznačně uvedla, že by musela být MHD zdarma. To rozhodně není překvapující, neboť některá politická či společenská

uskupení toto pro řešení jízd načerno navrhuje.<sup>89</sup> Několik Evropských měst již v systému bezplatné MHD funguje. Jeden z nejúspěšnějších příkladů městské dopravy, která je pro cestující bezplatná, funguje v belgickém Hasseltu. Důvodem k zavedení bezplatné MHD v tomto městě, ale byly především dopravní zácpy a vysoká nehodovost.<sup>90</sup> Posledním začínajícím projektem MHD zdarma je zavedení bezplatné veřejné dopravy v hlavním městě Estonska Tallinnu.

Z grafu č. 13 vyplývá, že většina cestujících je dobrovolně ochotna platit pouze symbolické jízdné max, do 10 Kč.

Je zřejmé, že cena jízdného může zásadně ovlivnit výskyt jízd načerno, zvláště za předpokladu bezplatné přepravy.

**Hypotéza byla potvrzena.**

#### **4.2.4. Vyhodnocení informací průzkumu**

Ze sedmi hypotéz byly vyhodnoceny čtyři kladně, byly průzkumem potvrzeny, u třech hypotéz se předpoklady nepotvrdily (viz tabulka číslo 13). Výsledky průzkumu byly podrobně analyzovány v předchozí kapitole.

*Tabulka 13 Vyhodnocení hypotéz*

<b>Hypotéza</b>	<b>potvrzena ANO/NE</b>
Bez jízdního dokladu cestují více muži než ženy, které mají k jízdě načerno spíše negativní vztah a činí tak z velké části neúmyslně.	<b>ANO</b>

<sup>89</sup> *Kostenlos versus Farscheinlos*. [on-line]. Berlin: Schwarzfahren.de, 2012. [cit. 2012-07-28]. Dostupný z WWW: <http://www.schwarzfahren.de/index.php/kostenlos-vs-fahrscheinlos/>

<sup>90</sup> Stejskal, J. *Může být veřejná doprava zdarma*. [on-line]. Harrachov-Ekolist, 2008 [cit. 2012-07-28]. Dostupný z <http://ekolist.cz/cz/zpravodajstvi/zpravy/muze-byt-verejna-doprava-zdarma>

Nejpočetnější skupinou cestujících bez jízdních dokladů jsou mladí ve věku 16-25 let, kteří jezdí načerno úmyslně a pravidelně. Senioři (55-69 let) se jízdě načerno dopouštějí málo nebo vůbec, a to neúmyslně.	NE
Většina černých pasažérů využívá služeb MHD často, načerno jezdí záměrně a činí tak opakovaně.	ANO
Častým důvodem k neúmyslné jízdě načerno je neznalost smluvních přepravních a tarifních podmínek.	ANO
Nejpodstatnějším důvodem, který by černé pasažéry od jízdy bez platného jízdního dokladu odradil, je pravděpodobnost odhalení.	NE
Většinu cestujících by od cestování bez jízdního dokladu odradila sankce ve výši min 5000 Kč.	NE
Cena jízdného podstatně ovlivňuje černé pasažerství.	ANO

Zdroj: Vlastní výzkum

Z vyhodnocení plyne, že potvrzené hypotézy musí být základem úvahy návrhu i realizace opatření, která budou dopravcem použita nebo dokonce využívána k snížení ztrát plynoucích z nedodržení přepravní smlouvy ze strany cestujícího dopravce.

Černé pasažéry lze rozdělit do čtyř skupin:

- a) Neúmyslné
- b) Příležitostné
- c) pravidelné
- d) „notorické“.

## **4.3. Možnosti minimalizace výskytu černých pasažérů**

### **4.3.1. Úvod**

V kapitole 4. 2. byly z empirického průzkumu zjištěny základní činitele a okolnosti, které mají na černé pasažerství významný vliv.

Nalezení univerzálního jednoduchého receptu, jak všechny přesvědčit, aby všichni potencionální cestující za přepravu platili, je myšlenka víceméně iracionální. Je však nutné udržet výskyt černého pasažérství v přijatelné míře tak, aby i finanční důsledky pro dopravce odpovídaly běžnému obchodnímu rizik jiným způsobem podnikajících společností. Z tohoto důvodu jsou následná možná protipatření rozdělena na provozně technická, ekonomická a právní.

#### **4.3.2. Opatření provozně technická**

Mezi tato řešení patří např. způsob odbavování cestujících. Další možností jsou technická opatření, která by cestujícím bez jízdenky znemožnila přepravu. Např. turnikety, nástupní či přestupní terminály, tzn. finančně nákladná řešení, jejichž efektivita není zcela jistá. Lze sem zahrnout i opatření organizační povahy. Ta jsou obvykle málo finančně náročná, ovšem vyžadují ovlivnění tzv. lidského faktoru.

##### **Nástup pouze předními dveřmi u řidiče**

Toto opatření spočívá v usměrnění pohybu cestujících tak, aby nastupující předložil řidiči jízdní doklad a prokázal tím zaplacení služby.

Nástup pouze dveřmi u řidiče je běžný v linkové dopravě, ale v městských provozech se příliš často nevyužívá, přesto není ničím novým. V počátcích městské hromadné dopravy existovaly linky s tzv. jednomužnou později jednoslužnou obsluhou, kdy řidič současně vykonával funkci průvodčího. Tento způsob odbavování vyžadoval, aby cestující do vozu nastupovali výhradně předními dveřmi kolem řidiče, který prodával jízdenky. S růstem počtu cestujících začali jak na tramvajových tak i na autobusových linkách působit průvodčí. Cestující využívali k nástupu a výstupu všechny dveře, nějakou dobu byly přední dveře určeny pouze pro řidiče. V šedesátých letech se vrací jednoslužný provoz v podobě tzv. S-provozu, kdy se cestující odbavují samostatně placením do pokladny u řidiče. Tento způsob odbavení byl v roce 1965 upraven v předpisu Ministerstva dopravy S-provoz v městské hromadné dopravě (P 8/1965). Postupem času byl samoobslužný provoz zaveden na většině linek městské hromadné dopravy. V té době již bylo poměrně rozšířeno využívání časových předplatních jízdenek a jejich majitelé nastupovali libovolnými dveřmi. V souvislosti se zaváděním mechanizovaného odbavení

cestujících (konec 70. a začátek 80. let) byl zaveden nástup i výstup všemi dveřmi. S novým tisíciletím, přináší dopravci svým zákazníkům staronovou službu, kdy má cestující možnost zakoupit jízdenku u řidiče. Náklady dopravců rostou, a tak hledají prostředky k omezení jízd bez placení. Z tohoto důvodu se vrací k nástupu u řidiče.

V některých menších městech byl celodenní nástup předními dveřmi na linkách MHD vrácen již počátkem tisíciletí. Počáteční problémy se zpožděním spojů byly postupně překonány, ale objevuje se nový fenomén v podobě trestné činnosti ze strany řidičů. Řidiči zcela záměrně nevydávají cestujícím jízdenky, vybírají pouze peníze, které si ponechávají. To vede jednotlivé městské dopravce k obnově oddělení přepravní kontroly.<sup>91</sup>

Dopravní podnik města Ústí nad Labem ve snaze snížit počet černých pasažérů obnovil nástup předními dveřmi v roce 2008 na vybraných linkách, bez ověření účinnosti tohoto opatření nastupují cestující v Ústí nad Labem pouze předními dveřmi od 1.7.2012. Poslední změna v odbavování a zavedení nástupu předními dveřmi na lince celodenně je jediná, kde došlo k ověřování účinnosti ve vztahu k platební morálce cestujících. Od počátku roku 2012 eviduje DPmÚL. Na dvou linkách s nástupem předními dveřmi se podíl odhalených černých pasažérů po změně způsobu odbavení nijak nezměnil.<sup>92</sup>

Pro posouzení, zda je pro eliminaci černého pasažerství nástup předními dveřmi přínosem, byly zhodnoceny přínosy a ztráty.



Může odradit část černých pasažérů od jízdy bez placení

Mohlo by přinést omezení nákladů na přepravní kontroly



Kromě černých pasažérů omezuje i poctivé platící cestující

Klade zvýšené nároky na práci řidičů

Odvádí pozornost řidičů od jejich hlavní činnosti

Je závislé na lidském faktoru

Způsobuje zpoždění spojů

Vyvolává nespokojenost části platících cestujících

Způsobuje vyšší ztrátovost časových jízdnek<sup>93</sup>

<sup>91</sup> *Osobní rozhovor s tajemníkem odborné skupiny Sdružení dopravních podniků České republiky panem Milanem Hrudkou, Ústí nad Labem, 3. 9. 2012,*

<sup>92</sup> *Evidence cestujících bez platných jízdních dokladů za rok 2011. DPmÚL a.s., 2012, 2 str.*

<sup>93</sup> *Evidence ztracených časových předplatných jízdnek. DPmÚL a.s., 2012, 4.str.*



Zvyšuje výskyt neoprávněné manipulace a pozměňování jízdních dokladů<sup>94</sup>

Výčet pozitiv a negativ nástupu pouze předními dveřmi toto opatření jednoznačně posouvá do kategorie víceméně málo účinných. Jedná se o nástroj, který více bere, než dává, nicméně pro prevenci nárůstu má účinek. Příznivá je pouze jeho finanční nenáročnost. Rozhodně tedy nejde o opatření k doporučení dopravcům.

### **Technické překážky – turnikety**

Dalším možným řešením je instalace elektronických turniketů. Toto velmi finančně náročné řešení ale ve výsledku není zcela spolehlivé. Jako příklad může posloužit podzemní provoz pařížského metra. Přes existující systém turniketů při nástupu i výstupu (jak informuje RAPT - Pařížský dopravní podnik), přibližně 4 % cestujících jezdí metrem načerno. Vzhledem k tomu, že v českých poměrech se daří podíl černých pasažérů udržovat níže, nemá význam se touto možností více zabývat. Turniket není pro notorické černé pasažéry překážkou, buď jej přeskakují, podlézají nebo procházejí dva najednou.

### **Organizace činnosti přepravních kontrolorů**

Z výsledků provedeného průzkumu mimo jiné vyplynulo, že určitý vliv má na rozhodování cestujících, zda za přepravu zaplatí či nikoliv, pravděpodobnost odhalení. Kromě počtu přepravních kontrolorů je neméně důležité jejich efektivní využití pracovní doby.

Z pohledu černého pasažéra je výhodné, pokud přepravní kontroloři jednají podle určitého zavedeného postupu a tento jejich stereotyp využívají ve svůj prospěch. Podle vyjádření vedoucího střediska Přepravní kontrola, tarify a odbavovací systémy DPmÚL je samozřejmě nevýhodné, když cestující přepravní kontrolory znají, na druhou stranu ale nelze tomuto zabránit a tak naopak zkušenosti dlouhodobých přepravních kontrolorů využívá společnost nejen k represii ale také k prevenci. Přepravní kontroloři v Ústí nad Labem pracují obvykle ve dvojicích a mají předem určenu oblast, kde provádějí přepravní kontrolu. Zda práci odvádějí tak, jak je stanoveno, lze snadno rozpoznat z výsledků jejich činnosti. Nicméně pro ověření jejich pohybu slouží aplikace PDA zařízení, díky které lze

---

<sup>94</sup> Osobní rozhovor s tajemníkem odborné skupiny Sdružení dopravních podniků České republiky panem Milanem Hrudkou, Ústí nad Labem, 3. 9. 2012,

zjistit, kde se který kontrolor v daný okamžik nachází. Kromě kontrolní funkce umožňuje tato aplikace přivolání pomoci ze strany kontrolora v případech, že se ocitne v tísni.

Je zřejmé, že organizační opatření týkající se práce přepravních kontrolorů jsou pro prevenci porušování přepravní smlouvy ze strany cestujících důležitá, neboť v případech, kdy by přepravní kontroloři svou práci neodváděli, by s největší pravděpodobností došlo k zvýšení poměru mezi černými pasažéry a platícími cestujícími.

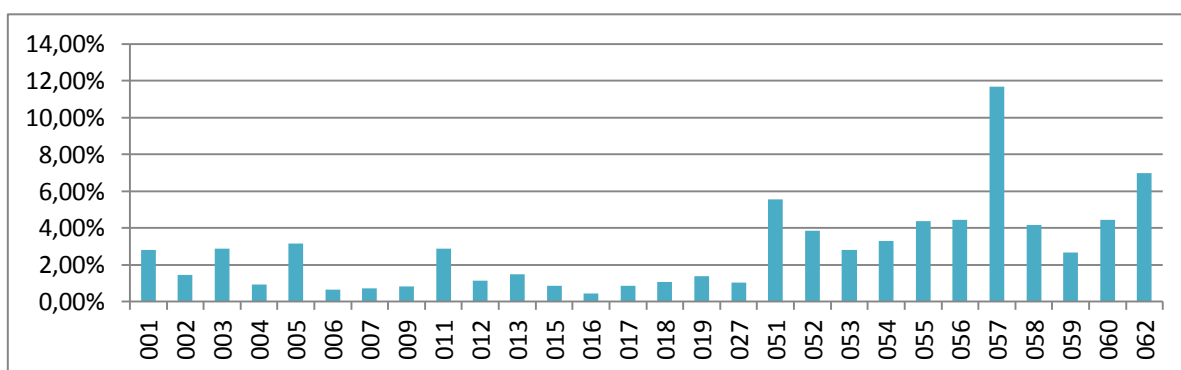
Samotné navýšení počtu přepravních kontrolorů spadá spíše do ekonomických opatření, ale vzhledem k problémům, které jsou v ČR s placením samotných přírážek k jízdě a jejich vymáháním, nemá význam se tímto opatřením zabývat.

### **Změna linkového vedení**

Zdánlivě nesouvisející záležitost, jako je úprava linkového vedení v závislosti na poptávce cestujících, může přinést výsledky i v oblasti černého pasažérství.

Jak je vidět z grafu 14 je znatelný rozdíl v podílu černých pasažérů na jednotlivých linkách v MHD v Ústí nad Labem. Zatímco většina linek se drží pod hranicí 4 %, jedna linka, a to číslo 57 ostatní linky co do počtu odhalených černých pasažérů značně převyšuje. Důvodem je skutečnost, že spojuje dvě části města s vysokým podílem sociálně slabších obyvatel. Linka nemá příliš dobrou pověst co do udržování čistoty a bezpečnosti a proto se jí běžní platící cestující snaží vyhnout a pokud je to možné využívají jiná spojení. Ukončení linky v centru města a přesunutí přepravní nabídky na autobusové linky jedoucí ve stejném směru by přineslo úspory a navíc zkomplikovalo neomezené cestování černých pasažérů z problémových oblastí.

**Graf 14 Podíl černých pasažérů v závislosti na lince – Ústí nad Labem 2012**



Zdroj: Vlastní zpracování dle interních materiálů DPmÚ

Protože s podobnými opatřeními doposud nejsou žádné zkušenosti, není možné předem odhadnout účinnost, každopádně je ale jisté, že nutný přestup zkomplikuje černým pasažérům cestování a zvýší pravděpodobnost jejich odhalení.

### 4.3.3. Opatření ekonomická

Z hlediska účinnosti by měla být tato opatření nejefektivnější, neboť velkou část černých pasažérů, jak vyplynulo z průzkumu, tvoří skupina cestujících, kteří se přepravují bez placení se snahou ušetřit.

#### Marketingové aktivity

Propagace MHD je do značné míry spojena s informováním zákazníků. Pro eliminaci černých pasažérů je to, jak ukazuje provedený průzkum, poměrně důležitá oblast, neboť zvýšení informovanosti konkrétně ženské části populace černých pasažérů má velkou šanci přinést ve snižování počtu černých pasažérů požadovaný efekt.

S marketingovými aktivitami zaměřenými proti černým pasažérům je možné se v MHD setkat často, a to jak v Čechách, tak v zahraničí. Velmi známá, je kampaň vídeňských dopravních podniků „101 Ausreden, die nichts nützen“ (101 Výmluv, které jsou k ničemu)<sup>95</sup>. Vídeňský dopravní podnik postupně zveřejňoval kreativní výmluvy černých pasažérů a jejich absurdností poukazyval na nesmyslnost jednání černých pasažérů. Cílem kampaně prioritně nebylo snížení počtu cestujících bez platných jízdních dokladů, ale získání pozornosti médií a platících cestujících, aby se o problému černých pasažérů více diskutovalo, což se podařilo. O kampani se zmiňují nejen média<sup>96</sup>, ale diskutuje se i na internetových fórech, kde si účastníci mimo jiné vyměňují informace o počtu již zveřejněných výmluv<sup>97</sup>.

---

<sup>95</sup> DRÁPAL, F.. *Propagační kampaně ve Vídni*. [on-line]. Praha, 2008 [cit. 2012-07-23]. Dostupný z [http://bus.zastavka.net/za-propagace/propagace\\_viden\\_reklamy.phtml](http://bus.zastavka.net/za-propagace/propagace_viden_reklamy.phtml)

<sup>96</sup> WIENERLINIEN. *101 Ausreden die nicht nützen* [on-line]. Wien.2010[cit. 2012-07-28]. [.http://diepresse.com/home/leben/mode/kolumnezumtag/643597/101-Ausreden-sind-besser-als-gar-nichts](http://diepresse.com/home/leben/mode/kolumnezumtag/643597/101-Ausreden-sind-besser-als-gar-nichts)

<sup>97</sup> ANTI\_KLUMERT. *Straßenbahn Wien* [on-line]. Wien.2010[cit. 2012-07-28].Dostupné z . <http://www.tramwayforum.at/index.php?topic=2562.0>

Zvláštní formu kampaně proti černým pasažérům zvolily Plzeňské dopravní podniky. Jejich informativně vzdělávací kampaň „Nemám černý svědomí“ probíhá již od dubna roku 2012 a stanovila si tři hlavní cíle:

- zábavnou formou apelovat na slušné chování
- ukázat široké veřejnosti možné dopady jízdy načerno
- poděkovat platícím cestujícím<sup>98</sup>

Vyhodnocení aktivit Plzeňských městských dopravních podniků doposud není k dispozici, přesto lze předpokládat, že nebudou mít na počet cestujících bez platných jízdních dokladů příliš velký vliv, nicméně stanovené cíle určitě splní.

Má-li marketingová aktivita skutečně zapůsobit na černé pasažéry, musí obsahovat „něco“, co přiměje část cestujících chovat se jinak, než jsou zvyklí. Ze zkušeností DPmÚL patří k nejúčinnějším negativní zprávy v médiích, které ukazují, jak je dopravní podnik důsledný a úspěšný ve vymáhání pohledávek. Odstrašující příklad „chudáka cestujícího“, který jel jednou před 10 lety načerno, nezaplatil přírážku a za tu dobu vzrostl jeho dluh na 18 tis Kč, obvykle přiměje řadu černých pasažérů k tomu, aby své dluhy zaplatili. Stejně působí i zprávy o neoblomnosti a důslednosti přepravních kontrolorů. Toto bohužel příliš nepřidá na popularitě povolání přepravního kontrolora, ale přináší výsledky v prevenci černého pasažerství.

Marketingové aktivity jsou jednoznačně prostředkem k eliminaci černých pasažérů, popř. alespoň ke zvýšení jejich platební morálky. Nezbytně nutné je zde zacílení na konkrétní skupinu s konkrétním a měřitelným cílem. Za nejúčinnější, ale zároveň nejméně finančně náročnou lze považovat negativní reklamu v médiích, kde je ale nutné uhlídat, aby dopravce vždy vystupoval jako ten, kdo bez výhrad dodržuje pravidla a to také požaduje po cestujících.

### **Cena jízdného**

Racionálně se rozhodující zákazník sleduje dvě základní veličiny, a to uspokojení potřeb, které statek přinese (užitek) a náklady na jeho dosažení (ceny).

---

<sup>98</sup>PMDP. *Černý svědomí*. [on-line]. Plzeň 2012. Dostupný z <http://www.cernysvedomi.pmdp.cz/kampan/>

Stejně jako se rozhoduje běžný zákazník, se také rozhoduje černý pasažér. Jak již vyplynulo z provedeného průzkumu mezi černými pasažéry, je důvodem k jízdě bez platného jízdního dokladu především snaha ušetřit. Cestující, který se rozhodne k využití dopravního prostředku bez platného jízdního dokladu, se tedy rozhoduje na základě úvahy, zda mu risk, že bude odhalen přepravním kontrolorem a bude muset zaplatit přírážku, stojí za předpokládaný zisk.

Průzkum ukázal, že černého pasažéra ovlivňují především výše přírážky, cena jízdného, pravděpodobnost přistižení a míra vyhledávání rizika. Snížení ceny jízdného by tak logicky mělo ovlivnit počet černých pasažérů. Podstatné je ale rozhodnutí na jakou částku by se musela cena jízdného snížit, aby přinesla požadovaný zisk.

Při průzkumu provedeném mezi černými pasažéry v Ústí nad Labem 88 % respondentů uvedlo, že by je od jízdy načerno odradilo pouze jízdné nižší než 10 Kč, což je 55,6 % ceny současné základní jízdenky (18 Kč). Zjednodušeně tak lze při snížení základního jízdného na 10 Kč předpokládat reálný pokles tržeb o 45 %, tj. v případě DPmÚL o cca 86 mil Kč. Vezme-li v úvahu, že celkově způsobují černí pasažéři DPmÚL ztrátu v přibližné výši 8 mil. Kč, pak je zřejmé, že snižování ceny jízdného není správnou cestou k eliminaci ztrát způsobovaných černými pasažéry. Nově platící pasažéři (max. 4 % ze všech) rozhodně nepřinesou více, než DPmÚL ztratí snížením jízdného pro ostatní. Z ekonomického hlediska zajímavější by mohla být pouze varianta nulového jízdného.

### **Bezplatná resp. bezjízdenková MHD**

Záměrně je zde uveden pojem bezjízdenková MHD, neboť myslet si, že je možné MHD provozovat bezplatně je zavádějící. Doprava vždy něco stojí, je jen otázkou, ze kterých zdrojů je financována.

Nejznámějším městem s MHD plně hrazenou z pokladny města je belgické město Hasselt. Projekt bezplatné MHD zde začal v roce 1997 a nebyl motivován eliminací černých pasažérů, ale především zhoršujícím se životním prostředím v centru města. Spolu se zavedením bezplatné přepravy městskými autobusy byla zároveň v centru města omezena individuální automobilová doprava a zrušeno 800 parkovacích míst. Zbylá parkovací místa byla zpoplatněna, příjmy jsou využívány na provoz MHD. Přes neustále

rostoucí počet přepravených cestujících se náklady na veřejnou dopravu pohybují kolem 1 % rozpočtu města Hasseltu, což není nijak vysoká částka.

Díky koncepci uzavření města pro individuální osobní automobilovou dopravu je město čistší, bez aut a na místech, vnitřního dopravního okruhu města je vysázena zeleň. Finanční prostředky dříve vynakládané na opravy silnic jdou do městské dopravy. Změna dopravní politiky přilákala do města o více jak 30 % návštěvníků více. Hasselt se stal čtvrtým nejvýznamnějším obchodním centrem v Belgii. Ekonomický obrat města se více než ztrojnásobil. Dopravní revoluce přinesla Hasseltu prosperitu.

Obdobné projekty, ale ne tak úspěšné, kde se cestující nepodílejí na financování přepravy, jsou v Lübbenu, Templinu a nejnověji v Tallinu. Tallinn se tak stane prvním hlavním městem v Evropě, kde bude od 1. 1. 2013 veřejná doprava financována pouze z rozpočtu města.

Nulový tarif je zajímavým řešením, které některým městům, která ho zavedla, přinesla užitek. S nulovým tarifem jdou ale ruku v ruce další nezbytná opatření, bez kterých není možné toto opatření realizovat. Například odklonění automobilové dopravy z center měst a rušení parkovacích míst je pro mnoho politických představitelů měst nereálnou sci-fi představou. Přes omezení nákladů dopravních společností při nulovém tarifu, znamená bezplatná přeprava pro cestující zvýšené náklady na provoz veřejné dopravy pro města. Vzhledem k tomu, že ze strany měst je spíše tlak na dopravce, aby hledaly své zdroje a požadovaly z rozpočtu obcí co nejnižší částky, je nepravděpodobné, že by se chtěla na dopravě podílet větším dílem. Zavedení nulového tarifu motivovaného pouze eliminací černých pasažérů je nereálné a neefektivní opatření.

### **Zvýšení ceny přírážky k jízdě**

Zvýšení ceny přírážky je opatřením na pomezí ekonomie a práva. Přírážka je smluvní pokutou, jež přichází v případě porušení přepravní smlouvy. Atypická je v tom, že její maximální výše je zcela konkrétně stanovena zákony<sup>99</sup>. V současné době se většina dopravních podniků v České republice pohybuje na horním limitu a výši přírážky má stanovenu smluvními přepravními podmínkami na 1000 Kč. Cestující, kteří jsou přírážku

---

<sup>99</sup>Zákon číslo 111/1994 Sb., o silniční dopravě, ve znění pozdějších předpisů a zákon číslo 266/1994 Sb., o dráhách, ve znění pozdějších předpisů

ochotni uhradit, jsou to především ti, kteří se stali černými pasažéry omylem, ji mají možnost ve stanovené době uhradit se slevou. Spornou se jeví otázka, zda je přírážka ve výši 1000 Kč dostatečným preventivním opatřením proti porušování přepravní smlouvy.

Ústecký dopravní podnik je s cca 4 % černých pasažérů v horní části žebříčku mezi českými dopravními podniky. Základní jednorázová jízdenka zde dnes stojí 18 Kč. Pokud si ale cestující zakoupí roční časovou předplatní jízdenku a pojedje dvakrát každý pracovní den, bude ho stát jedna jízda 10 Kč, pokud zakoupí čtvrtletní, zaplatí přibližně 12 Kč a při měsíční jízdence 14 Kč. V průměru tedy stojí jízdenka pro cestujícího, který nemá nárok na žádnou slevu, 13,5 Kč. Jestliže DPmÚL přepraví za rok přibližně 51 mil cestujících, z toho je odhadem 2,2 mil černých pasažérů, je pravděpodobnost odhalení 1,3 %. V případě, že je jízda načerno odhalena, je přírážka stanovena na 1000 Kč.

Z průzkumu vyplynulo, že převážná část černých pasažérů jezdí bez placení, aby ušetřila. Do risku se tak pouští proto, že očekávaná výnosnost z jízdy bez placení je vyšší, než z jízdy s platným jízdním dokladem. Znamená to, že je velmi málo pravděpodobné, že černý pasažér bude muset zaplatit relativně nízkou přírážku.

Rozhodování cestujícího znázorňuje následující obrázek. Před zahájením přepravy se cestující rozhodne, zda zaplatí nebo ne. Pokud se rozhodne, že ano, pak zaplatí za jízdenku průměrnou cenu 13,5 Kč (výnos -13,5 Kč). Rozhodne-li se, že ne, je jeho očekávaným výnosem součet hodnot obou možností, nebude-li odhalen 0 Kč, bude-li odhalen, tak s pravděpodobností 1,3 % 1000 Kč, tedy 13 Kč (výnos -13 Kč). Přestože je výnos víceméně stejný, rozhodují se 4 % cestujících, že je pro ně varianta nezaplacení výhodnější. Situace se ale může změnit za předpokladu, že dojde ke změně výše přírážky. Podle většiny respondentů by byla výše přírážky kolem 4000 Kč dostačující, aby jejich rozhodnutí o porušení přepravní smlouvy zvrátila.

Výše přírážky by se měla odvíjet od ceny jízdného, proto by bylo ideální, kdyby byla maximální výše přírážky zakotvena v zákoně jako násobek základního jízdného. Se zvyšováním jízdného by se tak zákonodárci vyvarovali tlaku dopravců na změny zákona v tomto smyslu. S touto variantou by bylo nutné zároveň definovat, co je

základním jízdným, aby nedocházelo ke kreativním výkladům zákona, kdyby si dopravce tarifními podmínkami stanovil, že základní jízdné je měsíční jízdenka a pak by se mohla cena přírážky vyšplhat hodně vysoko. Jak z průzkumu, tak z výpočtu výnosovosti vyplývá, že zvýšení ceny přírážky je účinným prostředkem k eliminaci jízd načerno.

#### **4.3.4. Opatření právní**

Mezi hlavní determinanty jízdy načerno z hlediska práva patří, podle provedeného průzkumu, výše přírážky k jízdnému. Možnost zvýšení přírážky a vliv na rozhodování cestujících, zda zaplatit či nikoliv, již byla zanalyzována v ekonomické části. Ve stejné části byla také věnována pozornost právnímu povědomí cestujících. Přestože další právní opatření nebyla respondenty považována za podstatná, je nezbytné se o nich zmínit, neboť se o nich poměrně často hovoří v odborných dopravních kruzích jako o možnostech řešení eliminace černých pasažérů, a to bez ohledu na jejich postoj.

#### **Jízda načerno přestupkem**

Při dotazování se respondenti k otázce, co by je odradilo od jízdy načerno, jen v 6 případech vyjádřili, že by to byla skutečnost, že by jízda načerno byla přestupkem. To znamená, že úprava práva a jakékoliv zásahy do přestupkového zákona, by byly v tomto smyslu pravděpodobně neefektivní.

Jízda načerno je především porušením smluvního vztahu mezi cestujícím a dopravcem, za které hrozí sankce, jež je stanovena zákonem. Jízdu načerno lze ale teoreticky považovat za protiprávní jednání naplňující znaky přestupku proti majetku podle § 50 zákona číslo 200/1990 Sb.<sup>100</sup>, o přestupcích. Černý pasažér, který předstírá, že zaplatil, nastoupí do vozu MHD s úmyslem nezaplatit dopravci za jím poskytovanou službu, čímž mu podvodem způsobí škodu na majetku. Za tento přestupek mu hrozí správní pokuta až 15 000 Kč. Přestupkové řízení ani případná správní sankce nevylučuje vymáhání smluvní pokuty a dlužného jízdného dopravce a naopak zaplacení jízdného a přírážky k jízdnému nevylučuje přestupkové řízení.<sup>101</sup>

---

<sup>100</sup> ŠTURMOVÁ, D., ONDRUŠ, R. *Postavení revizorů v MHD*. Správní právo: odborný časopis pro oblast státní správy a správního práva. Praha: Ministerstvo vnitra ČR, 1998/6, s364.

<sup>101</sup> Ibid s364.



V praxi žádný z dopravních podniků, jež jsou členy Sdružení dopravních podniků České republiky, možnost řešení jízdy načerno prostřednictvím přestupkového řízení nevyužívá. Jako argument uvádějí, že by se musel prokázat úmysl černého pasažéra o tom, že nezaplatil záměrně. Dále by přestupkové řízení vyžadovalo účast zaměstnanců na projednání, což by při množství záchytů cestujících bez jízdenky vyžadovalo vyšší náklady a pravděpodobně i navýšení mzdových nákladů. Dopravní podniky nepovažují řešení jízdy načerno prostřednictvím přestupkového řízení za efektivní, navíc se domnívají, že v případě, že by byla černému pasažérovi sankce ve správním řízení, upřednostnil by její zaplacení před zaplacením přírážky k jízdnému, čímž by byla ještě více snížena vymahatelnost, která je i bez toho dost nízká. Z pohledu správního orgánu, který by přestupek řešil je zde ještě další problém, a to stanovení výše škody, neboť do výše škody se započítává pouze nezaplacené jízdné, ve většině případů do 20 Kč, a nikoliv i přírážka k jízdnému. Zde pak zjevně chybí společenská nebezpečnost.

Přestupkové řízení není pro dopravce, stejně tak jako pro černé pasažéry prostředkem k eliminaci jízd načerno.

### **Jízda načerno trestným činem**

Za určitých okolností je možné i v podmínkách českého práva v jízdách načerno spatřovat spáchání trestného činu. Pokud by se prokázalo, že již delší dobu pravidelně využívá černý pasažér služeb dopravce zdarma, a škoda jím takto způsobená by byla vyšší než malá, tedy by překročila 5 000 Kč, mohlo by se jednat o trestný čin podle § 209 podvodu Trestního zákona.<sup>102</sup>

Podle trestního zákona skutkovou podstatu tohoto trestného činu **naplní** ten, kdo sebe nebo jiného obohatí tím, že uvede někoho v omyl, využije něčího omylu nebo zamlčí podstatné skutečnosti, a způsobí tak na cizím majetku škodu nikoliv nepatrnou.<sup>103</sup>

V případě jízdy načerno uvádí černý pasažér v omyl konkludentním jednáním, jízdou bez jízdenky v prostředku hromadné dopravy, problematické je naplnění výše škody, která musí být nikoliv nepatrná, tedy vyšší než 5000 Kč. Škodou na cizím majetku nejsou

---

<sup>102</sup> ŠTURMOVÁ, D., ONDRUŠ, R. *Postavení revizorů v MHD*. Správní právo: odborný časopis pro oblast státní správy a správního práva. Praha: Ministerstvo vnitra ČR, 1998/6, s. 364.

<sup>103</sup> VANTUCH, P. *Trestní zákoník s komentářem k l. 8. 2011*. Praha: Anag, 2011, s. 126

majetkové sankce ukládané pachateli, které jsou právním následkem jeho protiprávního jednání, např. pokuta za tzv. černou jízdu hromadným dopravním prostředkem. Nezaplacené jízdné však škodou je a využití dopravní služby bez zaplacení jízdného (podvodné zkrácení jízdného) je při splnění dalších podmínek logicky kvalifikováno jako podvod podle § 209 (R 15/1987 (s. 71 a 72) a R 46/1981)<sup>104</sup>. Vzhledem k výši jízdného v MHD je nepravděpodobné, že by se dopravcům podařilo prokázat, že jim konkrétní černý pasažér způsobil škodu ve výši více než 5000 Kč, např. v Ústí nad Labem by při základním jízdném musel být odhalen při jízdě bez platných jízdních dokladů v 278 případech. To je za podmínek, kdy je pravděpodobnost odhalení 1,3 % víceméně nereálné. Tzn, že možnost kvalifikace jízdy načerno jako trestný čin podvodu je spíše teoretická.

V německém ale i rakouském právu je jízda načerno kvalifikována jako trestný čin vymámení služby. Z provedeného srovnání výskytu černých pasažérů v MHD v Ústí nad Labem a Chemnitz, ale jednoznačně vyplývá, že trestnost nemá na porušování smlouvy ve smyslu neplacení jízdného zásadní vliv. Problémy, které trestnost jízdy načerno přináší, zdaleka převyšují přínos. V Německu se tak velmi často hovoří o zrušení trestnosti, resp přesunu vymámení služby z Trestního zákona do přestupkového. Jako důvod je nejčastěji uváděno, že vymámení přepravy zahlučuje soudy a blokuje jejich práci. Nejvíce zřetelné je to u berlínského soudu pro mládež. Podle odhadu se zde každý pátý případ týká jízdy bez platného jízdního dokladu.<sup>105</sup> Jízda načerno bohužel také plní věznic, kdo za jízdu načerno nezaplatí nebo není ochoten zaplatit, je obvykle odsouzen k výkonu trestu odnětí svobody. Ve věznici Plötzensee je téměř třetina odsouzených za vymámení přepravy. Vznikají tak obrovské náklady, které platí opět slušní cestující prostřednictvím daní. Odnětí svobody je ultima ratio, které ale postihuje sociálně nejslabší, proto sociální organizace v Německu usilují o dekriminalizaci černých pasažérů a poukazují především na to, že náklady na trestní řízení a výkon trestu zdaleka převyšují škody, které dopravcům vznikají.<sup>106</sup>

---

<sup>104</sup> VANTUCH, P. *Trestní zákoník s komentářem k 1. 8. 2011*. Praha: Anag, 2011, s. 126.

<sup>105</sup> Luck, M., Schwarzfahren bald nur noch Ordnungswidrigkeit? [on-line]. Münster 2011. Dostupné z <http://www.anwalt-muenster-coerde.de/news.php?nid=146>

<sup>106</sup> Dassler, S. *Jeder Dritte in Plötzensee sitzt wegen Schwarzfahren*. . [on-line]. Berlin, 2011 [cit. 2012-07-23]. Dostupný z: <http://www.tagesspiegel.de/berlin/strafen-jeder-dritte-in-ploetzensee-sitzt-wegen-schwarzfahrens/1396434.html>

Ze zkušeností Německa je zřejmé, že kriminalizace jízdy bez platného jízdního dokladu není receptem na vymýcení fenoménu černého pasažerství ze společnosti. Je však víceméně pravděpodobné, že platební morálka černých pasažérů v Německu je díky trestnosti jízdy načerno mnohem vyšší, neboť hrozba vězení v případě, že černý pasažér za jízdu načerno nezaplatí, je účinnější, než v případě Česka, kde černému pasažérovi hrozí pouze zvýšení peněžní sankce. Náklady pro stát jsou ale při zavedení trestnosti natolik vysoké, že nemohou být vyváženy efektem snížení jízd načerno, resp. zaplacením přírážek.

### **Semesterticket**

Výsledky provedeného šetření ukázaly (viz příloha č. 3 tabulka 2.2), že 59 % černých pasažérů je ve věku mezi 15-26 lety, z toho je 54 % studentů středních či vysokých škol. K eliminaci počtu černých pasažérů z této kategorie přispívá v Německu tzv. Semesterticket. Jedná se o jízdenku na veřejnou dopravu pro studenty vysokých škol. Studenti si přispívají při přihlášení na semestr určitou částku na služby, jako je doprava vstup do knihovny, studentská rada apod., a to bez ohledu na to, zda budou služby využívat. Díky tomuto principu je poplatek na dopravu za semestr pro studenty mnohem nižší, než v případě, že by si dopravu hradili u dopravce samostatně.<sup>107</sup>

Poprvé se Semesterticket zavedl v roce 1990 na univerzitě ve Stuttgartu. První smlouva o poskytování přepravních služeb mezi univerzitou a dopravcem byla uzavřena na zimní semestr 1991/92 v Darmstadtu s Frankfurt Transport Association<sup>108</sup>. Poté se rozšířil Semesterticket na celé území Německa.

Semesterticket je pro studenty k dispozici na základě smlouvy mezi studentským sborem, zastoupeným ASTA nebo Studentskou radou, a příslušným provozovatelem dopravy. Tam, kde nejsou žádné obdobné studentské orgány, jako např. v Sasku–Anhaltsku zastupuje studenty Studentská Unie. Oblast použití a přesný rozsah semestrální jízdenky je nastaven individuálně ve smlouvách, které jsou odlišné. V některých oblastech Německa mají studenti možnost na Semesterticket cestovat neomezeně všemi dopravními prostředky v oblasti, jinde je cestování omezeno, např. neplatí na železnici.

---

<sup>107</sup>WEICHBRODT, A. *Das Semesterticket: Illegale Zwangsfahrkarte oder rechtmäßiger Sondertarif für Studierende?*, ISBN 9783825856533 S. 3

<sup>108</sup> Ibid s 3

Na většině vysokých škol platí všichni studenti za Semesterticket jednotný povinný příspěvek a získávají tak plné právo ho užívat, bez ohledu na to, v jakém rozsahu jej využijí. Na mnoha vysokých školách ale existují výjimky, kdy jsou studenti od povinnosti na Semesterticket přispívat osvobozeni, např. studenti, kteří mají nárok na bezplatnou přepravu, studují dálkově, prokazatelně nemají možnost veřejnou dopravu využívat, či jim placení příspěvku činí těžkosti.

Na několika univerzitách např. v Bádensku-Württembersku funguje Semesterticket na jiném principu. Studenti platí povinné příspěvky podle rozsahu využití dopravy. Další variantou je základní poplatek, který neopravňuje k samotnému využívání veřejné dopravy, ale získání levnější jízdenky u dopravce.<sup>109</sup>

Pro studenty je jednoznačně nejvýhodnější varianta solidárního modelu, kdy přispívají všichni, bez ohledu na jejich individuální využití služby. Tento model je využíván i na technické univerzitě v Chemnitz, kde jsou studenti povinni zaplatit poplatek za semestr, který v současné době činí 201,1 Eur. Poplatek za semestr se skládá z poplatku organizaci Studentenwerk, sdružení studentů (včet. semestrální jízdenky a studentské rady) a kauce za kartu TUC-Card. Nemá-li student zaplacen příspěvek na semestr, nemůže být imatrikulován, popř. zapsán do dalšího semestru<sup>110</sup>.

Ve Vídni, je semestrální jízdenka nabízena studentům s platností na zimní semestr od října do ledna, a letní semestr od března do června. Ve zkuškovém období si mohou studenti zakoupit zlevněné měsíční jízdenky za € 29.50. Na rozdíl od německého solidárního povinného modelu se zde každý student může dobrovolně rozhodnout, zda si semestrální jízdenku zakoupí nebo ne. Kvůli tomu musí být jízdenka dotována z rozpočtu města Vídně.<sup>111</sup>

Semestrální jízdenka na solidárním principu vylučuje, aby mezi studenty univerzity byli černí pasažéři, neboť všichni mají povinnost poplatek zaplatit, jako jízdenka jim slouží

---

<sup>109</sup> LATTKA, C. *Fahren ohne (gültigrn)Fahrauswei*. Marburg: Tektum Verlag, 2010, s.412, ISBN 978-3-8288-2216-0, s126

<sup>110</sup> STURA, Informationen zum Semesterticket[on-line]. Chemnitz, 2012 [cit. 2012-08-23]. Dostupný z: <http://www.stura.tu-chemnitz.de/referate/agv/semesterticket.html>

<sup>111</sup> *Förderung der Fahrtkosten von Studierenden*, [on-line]. Niederösterreich, 2012 [cit. 2012-08-21]. [http://www.noel.gv.at/bilder/d64/Semesterticket\\_Richtlinien\\_neu\\_1.\\_09.pdf](http://www.noel.gv.at/bilder/d64/Semesterticket_Richtlinien_neu_1._09.pdf)

studentský průkaz, což znamená, že dokud jsou studenty, jsou platícími cestujícími. Pro aplikaci semestrální jízdenky do českých poměrů, je nutná především aktivita vysokých škol a vůle studentů k zavedení podobného systému. Samotný solidární systém je velmi problematický, neboť nutit kohokoliv platit za něco, co nevyužívá nebo využívat nechce, není možné. V počátcích zavádění semestrální jízdenky bylo na její fungování několik soudních stížností podaných studenty, soudy ale stížnosti neuznaly. V současné době je semestrální jízdenka běžnou součástí studia na vysoké škole. V průběhu času byly povinné poplatky zakomponovány i do zemských zákonů o vysokém školství. Příkladem je berlínský zemský zákon o vysokých školách, kde je zajištění semestrální jízdenky povinností Studentského sboru. Český zákon o vysokých školách bohužel podobnou alternativu nezná, nicméně v § 58 Poplatky spojené se studiem, 111/1998 Sb., o vysokých školách, prostor pro legalizaci semestrální jízdenky i v českých poměrech dává, je však třeba prokázat, že semestrální jízdenka je přínosem pro každého, tedy že je možné její placení nárokovat po každém studentovi. Zůstává otázkou, zda semestrální jízdenka je cestou k eliminaci černých pasažérů za předpokladu nesnížení příjmů dopravců. Na příkladu DPmÚL a Univerzity Jana Evangelisty Purkyně bylo prověřeno, že určitý potenciál určitě má. Mezi DPmÚL a UJEP existuje smlouva, na jejímž základě jsou zlevněné studentské časové jízdenky vydávány pouze studentům, kteří předloží platný studijní průkaz. Jedná se o čipovou kartu, kterou je možné okamžitě zablokovat v případě, že student přestane být studentem. Díky tomuto systému je možné zjistit, kolik studentů UJEP v prezenční formě studia služby DPmÚL využívá. Jak ukazuje tabulka č. 14. porovnáním s celkovým počtem prezenčním studentů vychází, že téměř 23 % studentů nevyužívá MHD, nebo ji nevyužívá pravidelně, popř. za ni neplatí. Za předpokladu, že by tržby DPmÚL zůstaly stejné, je zde možnost potenciálního snížení ceny jízdenka při solidárním systému semestrální jízdenky až do 23 %.

**Tabulka 14 Studenti UJEP využívající MHD**

Počet studentů UJEP k 1.11.2012 (prezenční forma studia) v Ústí n.L.	počet studentů, kteří využívají MHD k 1.11.2012	rozdíl %
8 560	6 622	22,64%

Zdroj: Vlastní zpracování dle interních informací DPmÚL

Výhody, které by mohla semestrální jízdenka přinést, nejsou ale pouze na straně studentů. Tím, že by jim jako jízdní doklad sloužily studentské čipové karty, snížily by se i náklady dopravce na administraci a výdej časových studentských jízdenek. S největší pravděpodobností by také došlo ke snížení podílu černých pasažérů a tedy i nákladů na vymáhání pohledávek. Semestrální jízdenka je cestou pro eliminaci jízd načerno.

### **Vymáhání pohledávek**

Rozhodnutí Ústavního soudu a novely vyhlášky, která upravuje paušální odměny za zastupování účastníků advokátem před soudy, přinesly do systému vymáhání tzv. bagatelních pohledávek<sup>112</sup> určitou právní nejistotu, ale zároveň zamezily výnosnému obchodu vymáhajících společností, které neprofitovaly na samotné žalované jistině, ale na paušálních odměnách placených dlužníkem nad tuto jistinu.

Mezi roky 2009 a 2011 se rozšířilo hromadné vymáhání bagatelních pohledávek, na kterém profitovali především vymáhající společnosti, ale i mnohým dopravním podnikům se díky tomuto systému podařilo snížit nezaplacené pohledávky na minimum. Navýšení pohledávek o náklady řízení, které byly soudem přiznávány za úspěšně zažalovanou pohledávku do 1.000,- Kč ve výši 4.500,- Kč, za pohledávku nepřevyšující 5.000,- Kč pak částku ve výši 6.000,- Kč přinášely dlužníkům další a další náklady, které nebyli schopni platit, a situace ve vymahatelnosti pohledávek se tím pro mnohé zhoršovala. Nastavený systém byl neúnosný i pro soudy, které generovaly zisk agentur skupujících pohledávky a spolupracujících právních zástupců a byly zavaleny obrovským množstvím návrhů na vydání platebních rozkazů. Ve velké míře byly tímto způsobem vymáhány především neuhrazené přírážky k jízdnému odkoupené od dopravních společností.

Jako první se tomuto systému vzepřel okresní soud v Ústí nad Labem, který sice žalobám podaným inkasní společností na zaplacení přírážek k jízdnému plně vyhověl a uložil také dlužníkům povinnost zaplatit náhrady za soudní poplatek, ale náklady na zastoupení advokátem nepřiznal. Inkasní společnost se obrátila na ústavní soud, který ale dal za pravdu soudu okresnímu. Tato rozhodnutí vyvolala značnou obavu a právní nejistotu věřitelů, protože bylo pravděpodobné, že stejným způsobem začnou rozhodovat i další soudy v ČR. Určité světlo do nepřehledné situace vnesla novelizace vyhlášky 484/2000 Sb. z 1. 3. 2012, která upravuje paušální odměny za zastupování advokátem

---

<sup>112</sup> pohledávek do 10.000,- Kč, viz ust. § 202 odst. 2 zákona č. 99/1963 Sb., občanský soudní řád

před soudy, kterou 29. 3. 2012 následovalo rozhodnutí Ústavního soudu, který dal soudům návod, jak při přiznávání nároků odměn právním zástupcům u bagatelních pohledávek a „formulářových žalob“ postupovat.

Tím, že je v rozhodnutí uvedeno, že náhrada nákladů právního zastoupení ve výši, kterou stanoví vyhláška, nemá být vyplácena automaticky, ale na základě skutečně účelně vynaložených nákladů a její výše může být maximálně ekvivalentem jednonásobku vymáhané jistiny, mají obecné soudy k dispozici dvě možnosti, jak rozhodnout o náhradách nákladů právního zastoupení ve sporech o bagatelní částku. Bude-li se jednat o žalobu, která nesplňuje rysy žaloby „formulářové“<sup>113</sup>, pak by se soud měl řídit vyhláškou 484/2000 Sb. Půjde-li však o žalobu „formulářovou“, přiznají žalobci úspěšnému účastníkovi jako náhradu nákladů řízení maximálně jednonásobek jistiny. Obě řešení, ale nevyklučují možnost, že soud v odůvodněných případech náklady na právního zástupce nepřizná vůbec.

Do situace, kdy dochází k jednoznačnému snížení vymahatelnosti bagatelních pohledávek, přišli navíc dva poslanci sociální demokracie s návrhem, aby v bagatelních sporech nebyly odměny za právní zástup poskytovány vůbec. Tento návrh ale prozatím parlamentem neprošel. Přesto je zřejmé, že v oblasti bagatelních pohledávek dojde k prokazatelnému snížení vymahatelnosti.

Dopravci mají při vymáhání pohledávek několik možností. Vymáhat pohledávky vlastními silami, prostřednictvím inkasních společností, postoupením pohledávek, či vymáháním soudním.

Zkušenosti Dopravního podniku města Ústí nad Labem a.s. v oblasti mimosoudních vymáhání prostřednictvím inkasních společností, se kterými dopravní podnik spolupracoval 3 roky, jsou vesměs negativní. Vymahatelnost byla zpočátku kolem 10 % a před ukončením spolupráce dokonce pouhá 2%. Navíc neměl dopravní podnik možnost s pohledávkami pracovat a kvůli poměrně krátké promlčecí době často nestihl u nevyhozených pohledávek podat žalobní návrh a pohledávka byla automaticky k odpisu.

---

<sup>113</sup> Formulářovou žalobu definuje rozhodnutí Ústavního soudu z 29. 3. 2012

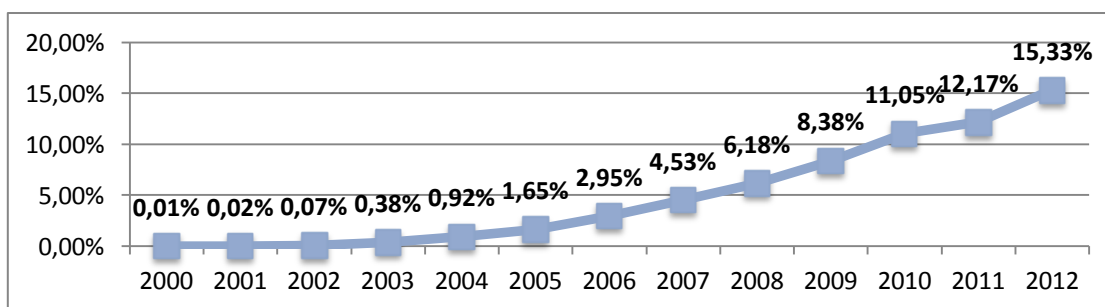
Nejúčinnější a nejefektivnější byl minulosti postup/odprodej pohledávek, nicméně v současné době, vzhledem k výše uvedenému, již nemá o pohledávky nikdo za akceptovatelnou cenu zájem. Návrhy zájemců o odkup selektovaných pohledávek podle stanovených kritérií se pohybují mezi 6 – 26 % dlužné částky.

Jednou z dalších možností je vymáhání pohledávek prostřednictvím správce, který řeší pohledávky nejprve mimosoudně. Poté ve spolupráci s dopravním podnikem vybere pohledávky s možností pravděpodobného úspěchu a podává žaloby. Náklady na soudní poplatky nese správce. Zbytek pohledávek dopravní podnik odepisuje. Dopravní podnik jako věřitel takto získává 30 až 35 % z vymožených dlužných částek.

Poslední možností, která je k dispozici, je vymáhání pohledávek v právním zastoupení. Zde má právní zástupce dopravního podniku možnost získat od dlužníka náhrady za právní zastoupení, a proto zastupuje dopravní podnik do nabytí právní moci soudního rozhodnutí a poté pohledávku odkupuje, za 100 % náklady na soudní řízení (soudní kolek) a za 50 % jistinu. Pro dopravní podniky je z hlediska vymahatelnosti dluhu tato varianta jednoznačně nejvýhodnější.

Při vymáhání dluhů se dopravci často setkávají se dvěma zásadními problémy, které se neustále prohlubují. Prvním je doba soudního projednávání, kdy některé žalobní návrhy „leží“ u soudu až tři čtvrtě roku, než se s nimi někdo začne zabývat. Druhým problémem jsou úřední adresy. Z grafu číslo 15, který zaznamenává nárůst podílu odhalených cestujících bez platných jízdních dokladů s úřední adresou v letech 2000 až 2012 je zřejmé, že mnozí neplatíči využívají institutu úřední adresy zcela záměrně, neboť v takovém případě jsou v podstatě nedostizitelní.

**Graf 15 Podíl odhalených černých pasažérů s úřední adresou v Dopravním podniku města Brna a.s.**



Zdroj: Středisko přepravní kontroly Dopravního podniku města Brna a.s. - interní výkazy



Tento problém se bude nadále prohlubovat, neboť dle novelizace občanského soudního řádu, budou muset být všichni žalovaní prokazatelně upozorněni na dluh před podáním soudní žaloby. To bude u cestujících s úřední adresou víceméně nemožné. To je jednoznačný signál pro cestující s úřední adresou, že za jízdné platit nemusí, neboť je jejich dluh, jak za jízdné tak za přírážky, nevymahatelný. Vzhledem k tomu, že institut úřední adresy je spíše evidenční záležitostí, není příliš velký problém trvalý pobyt na úřední adrese získat. Změna zákona a zpřísnění podmínek pro získání úřední adresy, by nepochybně napomohlo k eliminaci využívání tohoto institutu ze strany spekulantů, jež se snaží vyhnout nějaké povinnosti.

#### 4.3.5. Shrnutí

Všechna výše uvedená opatření se vyznačují určitým vztahem k porušování smlouvy o přepravě osob v MHD. Jejich úkolem je preventivně či represivně působit na cestující, aby smluvní podmínky, jež se konkludentně nástupem do vozidel MHD zavazují plnit, neporušovali. V tabulce 15 je provedeno shrnutí jejich účinnosti.

Tabulka 15 Účinnost opatření k eliminaci jízd načerno

	Opatření	Účinnost	Podmínky
<b>Technická</b>	Nástup pouze dveřmi u řidiče	NE	
	Technické překážky - turnikety	NE	
	Organizace činnosti přepravních kontrolorů	ANO	zvyšování efektivnosti práce při stejném počtu přepravních kontrolorů
	Změna linkového vedení	ANO	nutnost co nejvíce znevýhodnit cestování zákazníkům bez jízdenek
<b>Ekonomická</b>	Marketingové aktivity	ANO	zaměřit na informovanost cestujících o podmínkách přepravy a o důsledcích nedodržování přepravní smlouvy
	Cena jízdného	NE	
	Bezplatná doprava	ANO	vyžaduje vyšší podporu MHD a změnu strategie města
	výše přírážky	ANO	vyžaduje novelizaci zákona o silniční dopravě a zákona o dráhách

<b>Právní</b>	<b>Jízda načerno přestupek</b>	NE	
	<b>Jízda načerno trestný čin</b>	NE	
	<b>Semesterticket</b>	ANO	vyžaduje změnu zákona o vysokých školách, popř. podporu města a obsáhne pouze jednu kategorii cestujících
	<b>Vymáhání pohledávek</b>	ANO	Za předpokladu, že mají šanci na úspěch, nemá význam vymáhat pohledávky, které jsou prokazatelně nevymahatelné

Zdroj: vlastní zpracování

Z hlediska účinnosti a vlivu na fenomén černého pasažerství se jeví jako neefektivnější opatření ekonomická. Zcela nepochybné je v tomto směru vůdčí postavení přírážky, jejíž výše je pro černé pasažéry prioritní při rozhodování, zda využijí přepravy bez platné jízdenky či nikoliv. Poměrně zajímavou alternativou je také možnost bezplatné, resp. bezjízdenkové veřejné dopravy, která je ale závislá na vysoké podpoře MHD, a to nejen finanční, ze strany města. Zvláštní roli mohou také sehrát marketingové aktivity zaměřené především na zvyšování právního podvědomí cestujících o podmínkách přepravy a důsledcích nedodržování přepravní smlouvy.

Provozně technická opatření jsou nezbytnou součástí ochrany a potlačování počtu cestujících bez platných jízdních dokladů. Zatímco základní organizace práce přepravních kontrolorů a úprava linkového mají vliv na rozhodování cestujících, zda přepravu zaplatí či nikoliv, jak praxe ukazuje tak technická opatření v podobě turniketů či organizační opatření ve smyslu usměrnění nástupu příliš účinná nejsou. Například mezi dopravci hojně využívaný nástup předními dveřmi, který by měl díky kontrole dokladů řidičem autobusu zamezit nástupu cestujících bez platných jízdních dokladů, je natolik závislý na lidském faktoru, že očekávané výsledky nepřináší. Turnikety a jiná podobná technická zařízení jsou ve srovnání s jejich efektem natolik nákladná, že jejich instalace v současné situaci pozbývá na významu.

Právní opatření ve smyslu kriminalizace jízdy načerno lze rovněž díky zkušenostem okolních zemí, kde je jízda načerno trestným činem, a přesto je zde poměr černých pasažérů vůči přepraveným cestujícím porovnatelný s Českou republikou, zařadit mezi opatření bez zjevného efektu. Pro eliminaci jízd načerno ze strany studentů jsou 100 % účinné semestrální jízdenky fungující na solidárním principu, které jsou v hojné míře využívány v Německu a jsou přínosem nejen pro dopravce, ale také pro studenty.

Problematickou oblastí je vymahatelnost pohledávek, jež vznikají při uložení sankcí za porušení přepravní smlouvy. Vzhledem k tomu, že se jedná o tzv. bagatelní pohledávky, je jejich vymáhání pro dopravce mnohdy finančně náročnější, než přínos z vymáhání. V praxi tzn., že dopravci sice pohledávky vymáhají, ale pouze do určité výše a pouze ty, které mají alespoň nějakou šanci na úspěch. Ideální je v tomto směru využívání právního zastoupení, kde má dopravce šanci získat nejvyšší podíl na jistině.

## 5. VÝSLEDKY A DOPORUČENÍ

### 5.1. Právní úprava

#### 5.1.1. Výsledky

Současná právní úprava České republiky vymezuje vztah mezi dopravcem a cestujícím v městské hromadné dopravě jako soukromoprávní závazkový vztah vznikající na základě smlouvy. Zaručuje oběma smluvním stranám rovné postavení, i když je svázáno kogentními normami, které v tomto případě chrání především veřejný zájem. Obě strany vstupují do závazku zcela dobrovolně se znalostí svých práv a povinností. Na straně cestujícího může dojít k absenci této znalosti. To tehdy, když se před uzavřením smlouvy neseznámí s veřejně deklarovanými dalšími ujednáními smlouvy obsaženými podrobně ve Smluvních přepravních podmínkách dopravce a v jeho Tarifu. I když je smlouva uzavřena konkludentním jednáním cestujícího, není narušena jeho autonomie vůle.

Smlouva o přepravě osob v městské dopravě je v českém právu upravena podrobně a jasně do všech detailů. Při splnění základních povinností oběma smluvními stranami nemůže nastat situace, že by se některý z jejich účastníků ocitl v právním vakuu. Při střetu se lze vždy řídit platnými právními předpisy.

Stav de lege lata vyhovuje praxi, návrh de lege ferenda nebyl shledán jako potřebný.

Jízda načerno, neboli jízda bez platného jízdního dokladu, je prostým porušením základního ujednání uzavřené přepravní smlouvy. Povinnost cestujícího, zaplatit za dojednanou, byť dosud neodebranou, službu přepravy - tedy platbou předem, k tomu ve správné hodnotě a s uschováním dokladu o zaplacení pro případnou kontrolu je povinnost základní. Neučiní-li tak, stává se dlužníkem. Právo dopravce jako věřitele je právně jistiáno podrobně a dostatečně. Nedostatečně je řešeno právní zajištění povinnosti cestujícího - dlužníka prokázat svou totožnost přepravnímu kontrolorovi v případě, že neuhradí dluh in situ. Přepravní kontrolor má postavení zaměstnance pověřeného zastupováním věřitele. Má právo se bránit, je-li napaden. Problém nastává, je-li nucen

omezit pohyb cestujícího - dlužníka jako osoby povinné splnit poskytnutí osobních údajů k vymožení pohledávky. Další obtížně řešitelná situace nastává, je-li černým pasažérem dítě nebo nezletilý.

Přes chybějící právní nástroje lze českou právní úpravu jízdy bez platného jízdního dokladu považovat za odpovídající povaze tohoto provinění a jeho společenské závažnosti.

### **5.1.2. Doporučení**

Je správné, že veškerá tíže publikování Smluvních přepravních podmínek a Tarifu leží na dopravci. Praxe však ukazuje, že potenciaální cestující často nejsou s podmínkami přepravy dostatečně obeznámeni, což je jednou z příčin nedodržení přepravní smlouvy cestujícím bez úmyslu. Dopravce by měl ve svém zájmu zintenzivnit informovanost občanské veřejnosti a při informačních kampaních zacílit na konkrétní kategorie cestujících.

Přestože přepravní společnosti vnímají jako jeden z hlavních problémů právní nezajištění povinnosti cestujícího bez platného jízdního dokladu zaplatit přírážku nebo prokázat svou totožnost, lze rozhodnutí Nejvyššího správního soudu publikovaného pod č. RS NSS 1865/2009 při řešení této záležitosti za dostačující. Bylo by nepřiměřené v převážně soukromoprávním vztahu výrazně zlepšovat postavení jedné ze stran zásahem ze strany státu. Za zvážení stojí rozlišení přístupu k cestujícím mladším 15 let. Zde je nutné vyřešit neschopnost takového cestujícího prokázat svou totožnost, neboť prakticky nemá čím. Řešením je rozšíření výčtu dokladů pro ověřování totožnosti zejména u dětí do 15 let o průkaz dopravce, jehož náležitosti by byly upraveny v PŘVOD. Pro odlišení typického notorického černého pasažéra od cestujícího, který cestoval bez platného jízdního dokladu neúmyslně lze dopravcům doporučit změnu SPP ve smyslu odstupňování výše přírážky pro první, druhou a další zjištěnou jízdu načerno. Tomuto řešení by napomohla změna maximální výše přírážky uvedená v zákonech o silniční dopravě a o dráhách. Ta by neměla být do budoucna stanovena částkou, ale násobkem základního jízdného, s tím pak souvisí nutnost definování pojmu základní jízdné.

Doprováci by si měli své zaměstnance kontrolory pečlivě vybírat včetně použití psychotestů, chránit je psychologickým výcvikem a právním doškolováním a vybavovat je technikou, která sleduje jejich pohyb a zaznamenává jejich slovní projev při výkonu práce.

## **5.2. Porovnání výskytu jízd načerno v ČR a SRN**

### **5.2.1. Výsledky**

Proklamativní prohlášení politiků „neumíte si poradit s černými pasažéry? Naučte se to od těch, kteří to umějí, třeba v Německu“, lze vyargumentovat čísly. I v SRN se dopravci v MHD potýkají s fenoménem „černých jízd“. I německým dopravcům působí černí pasažéři značné ztráty ve výnosech. Stejně tak jsou srovnatelné údaje o poměrném množství jejich výskytu, věková struktura pachatelů a jejich motivace. Jízda načerno je logickým a efektivně neodstranitelným jevem provázejícím veřejnou hromadnou dopravu osob, bez ohledu na region, kde je provozována. Lze ji omezovat. Odstranit ji lze jen stanovením nulového jízdného. V případě snížení aktivity dopravce roste počet jízd načerno geometrickou řadou. Srovnání výskytu černých jízd v podobném prostředí dává podobné výsledky a potvrzuje výsledek zjištěný v předchozím. Publikováním vlastních dat dopravce a sledováním dat kolegů dopravců je možno získat informace k návrhu vlastních účinnějších protipatření.

### **5.2.2. Doporučení**

Doprováci MHD, nejen v ČR, musí přijímat a měnit taktická opatření pro potlačování počtu černých pasažérů. Samozřejmě by si měli vyměňovat zkušenosti. Měli by mít na paměti, že stereotyp v ochraně černí pasažéři (a to i ti potencionální) velmi rychle vysledují a okamžitě zrealizují svá protipatření. Černé pasažerství je druh hazardní hry.

Přestože je výskyt černých jízd pro MHD průvodním jevem bez ohledu na region, musí dopravce svá opatření upravit na své poměry. Pouhé překopírování jinde účinného opatření nemusí být v jiném regionu nebo městě stejně efektivní.

## 5.3. Charakteristika černého pasažéra a jeho motivace k jízdě načerno

### 5.3.1. Výsledky

Průzkumem bylo potvrzeno 57 % motivačních hypotéz, použitelných ke zvážení návrhu protiopatření. Ukázal, že dopravci mají při boji s černými pasažéry několik různých „protivníků“.

1. **Notoričtí černí pasažéři** - využívají MHD často, jízdu načerno nepovažují za nic špatného, cestují bez zaplacení záměrně s cílem ušetřit nebo jen tak ze zábavy, důsledky nezaplacení jízdného znají, ale využívají nízké pravděpodobnosti odhalení a nízké sankce v porovnání s cenou jízdného. Čím častěji jedou načerno bez přistižení, tím vyšší je jejich zisk a posiluje je to jejich přesvědčení, že jednájí správně. Podrobné podmínky přepravy nečtou, s největší pravděpodobností proto, že je nepovažují za důležité. Pokud se nezmění podmínky, nehodlají na svém neplacení jízdného nic měnit. Změnu jejich rozhodnutí směrem k placení by v první řadě vyvolalo zvýšení ceny přírážky, poté vyšší pravděpodobnost odhalení a dále snížení ceny jízdného na minimum. Kriminalizaci jízdy načerno či usměrnění v podobě nástupu dveřmi u řidiče nepovažují za prostředky, které by ovlivnili jejich rozhodnutí cestovat bez zaplacení. K progresivnímu stanovení výše přírážky se staví zdrženlivě.
2. **Pravidelní černí pasažéři** – využívají MHD pravidelně, je pro ně typické, že občas za přepravu zaplatí. K jízdě načerno se staví neutrálně až pozitivně a důvodem jejich cestování bez zaplacení je především nízká pravděpodobnost odhalení a snaha ušetřit. Důsledky nezaplacení znají, ale kalkulují s nízkou pravděpodobností odhalení a ve vztahu k ceně jízdného s nízkou sankcí. Stejně jako notoričtí černí pasažéři mění své rozhodnutí, zda zaplatí či nikoliv v závislosti na výši přírážky, míře pravděpodobnosti odhalení a výši jízdného. Stejný postoj jako notoričtí zaujímají k nástupu dveřmi u řidiče, ke kriminalizaci jízdy načerno a progresivitě stanovení přírážky.
3. **Příležitostní černí pasažéři** – využívají MHD často, obvykle jako platící cestující. K jízdě načerno se staví neutrálně až negativně a důvody jejich jízdy načerno jsou

různé. Důsledky jízdy načerno znají, nicméně je nic nepřesvědčilo k tomu, aby se seznámili s bližšími pravidly přepravy. O jízdě načerno se rozhodují podle momentální situace. Při rozhodování, zda jet načerno či nikoliv, je pro ně určující výše sankce a pravděpodobnost odhalení. Progresivní stanovení přírážky si víceméně nedokážou představit.

4. **Neúmyslní černí pasažéři** – cestují MHD pravidelně, přepravní podmínky porušují neúmyslně bez jakéhokoliv cíle nezaplatit jízdné. Znají výši sankce, ale neznalost smluvních přepravních či tarifních podmínek je jednou z nejčastějších příčin jejich jízdy načerno. Svou roli zde hraje i zapomnětlivost. K jízdě načerno se staví negativně. Před jízdou načerno by je ochránila vyšší informovanost. Jako je jediná skupina se pozitivně staví k progresivnímu stanovení přírážky k jízdnému.

Z průzkumu dále vyplynulo, že nejvyšší podíl černých pasažérů je ve věkové skupině do 25 let a s věkem klesá. Žádným velkým překvapením není zjištění, že jízdy načerno se dopouštějí převážně muži, vyšší podíl žen je pouze ve věkové skupině žen do 25 let. Ženy se jízdy načerno dopouštějí z větší části neúmyslně, nebo to tak alespoň deklarují. Jízda načerno dle průzkumu není závislá na dosaženém vzdělání. Závislost černé jízdy na ekonomické aktivitě se neprokázala, pouze mezi studenty je černých pasažérů více.

### 5.3.2. Doporučení

Pro dosažení co nejvyššího efektu ve snaze eliminovat jízdu načerno lze dopravcům doporučit zaměření na jednotlivé skupiny černých pasažérů. Nejvyšší potenciál ukazuje skupina neúmyslných černých pasažérů. Pro předcházení jízdě načerno u této skupiny by bylo vhodné využít marketingových aktivit zaměřených na zvýšení informovanosti o pravidlech přepravní smlouvy zacílených na jednotlivé věkové kategorie. Podobné aktivity lze využít také u příležitostných černých pasažérů, které budou kromě informování o pravidlech smlouvy zdůrazňovat negativní důsledky jízdy načerno pro jednotlivce. U zbylých dvou kategorií černých pasažérů nepřinesou informační kampaně žádný efekt. Jak notoričtí černí pasažéři tak pravidelní budou spíše reagovat na represí. Jedinou prevencí, která by přicházela v úvahu ve všech skupinách je bezplatná přeprava. Tato



opatření byla v návaznosti na zjištěné skutečnosti z průzkumu analyzována v poslední části této práce.

## **5.4. Opatření pro minimalizaci jízd načerno**

### **5.4.1. Výsledky**

Analýzou účinnosti jednotlivých opatření, která jsou buď v ČR, nebo SRN využívána k eliminaci jízd načerno bylo zjištěno, že ne všechna přinášejí požadovaný efekt. Podrobně byla tato problematika zhodnocena v kapitole 4.3.5. Shrme-li je, jsou z hlediska účinnosti nejefektivnější opatření ekonomická. Podle černých pasažérů v průzkumu i podle provedené analýzy se jeví jako neúčinnější opatření zvýšení přírážky k jízdnému. Zajímavě se jeví bezplatná doprava. Zvláštní roli mohou také sehrát marketingové aktivity.

Při potlačování počtu cestujících bez platných jízdních dokladů nesmí chybět provozně technická opatření. V tomto směru se jako účinnější ukazují opatření organizační, zatímco zavádění složitých technických opatření zdaleka nepřinášejí efekt, který by vyvážil vynaložené prostředky.

Právní opatření ve smyslu kriminalizace jízdy načerno nelze v českých poměrech doporučit, neboť v zemích, kde je jízda načerno tradičně trestným činem, je podíl černých pasažérů srovnatelný s ČR. Pro eliminaci jízd načerno ze strany studentů jsou 100 % účinné semestrální jízdenky fungující na solidárním principu.

Za všemi problémy jízdy načerno v ČR stojí vymahatelnost bagatelních pohledávek. Pokud by totiž černí pasažéři platili své přírážky, dopravci by nemuseli řešit ztráty vzniklé neplacením jízdného, neboť by zaplacené přírážky tyto ztráty pokryly. Toto je ale téma natolik obsáhlé, že by se mohla věnovat další diplomová práce.

### **5.4.2. Doporučení**

Při zavádění jakýchkoliv opatření je třeba se stejně jako i v jiných oborech držet známého českého přísloví. „Dvakrát měř, jednou řež.“ Každé opatření má svá pozitiva, ale

také negativa. Pro docílení požadovaného efektu by měl každý dopravce před zavedením jinde funkčního opatření, sbírat data, počítat, porovnávat, konzultovat, přepočítávat a pak teprve konat.

## 6. ZÁVĚR

Městskou hromadnou dopravu od samého počátku doprovází fenomén zvaný jízda načerno. Přes veškerou snahu ze strany dopravců se ho nedaří vymýtít. Určitou podporu státu dostávají dopravci ve formě zákonné úpravy povinnosti cestujícího bez platného jízdního dokladu zaplatit přírážku k jízdnému, ta je ale zákonem zároveň omezena na max. 1000 Kč.

V současné době, kdy náklady dopravců rostou a oni od objednavatelů dopravy dostávají stejné nebo dokonce nižší kompenzace, je nejčastěji poukazováno na problém, že část cestujících za přepravu neplatí, tedy porušuje ujednání přepravní smlouvy, kterou konkludentně uzavírá s dopravcem nástupem do vozu. Jakým způsobem je vztah mezi cestujícím a dopravcem právně regulován, jaké jsou důsledky nedodržování pravidel smluvního ujednání, co cestující k porušování přepravní smlouvy vede a jaké jsou možnosti minimalizace tohoto problému, tím se zabývala tato diplomová práce.

Prioritním úkolem byla analýza právní úpravy smlouvy o přepravě osob v MHD, důsledky jejího nedodržování ve smyslu neplacení jízdného a hledání možností, jak jízdy načerno omezit.

V úvodu práce byly stanoveny dílčí cíle, zaměřené nejprve na analýzu obsahu právních norem upravujících právní vztah mezi cestujícím a dopravcem v MHD. Zde byla potvrzena skutečnost, že právní úprava smlouvy o přepravě osob je poměrně rozmanitá, nicméně díky již provedeným novelizacím jasná, dostačující a víceméně přehledná. Spojujícím prvkem je zde především vyhláška ministerstva dopravy číslo 175/2000 Sb., o přepravním řádu pro veřejnou drážní a silniční osobní dopravu, která je podkladem pro konkrétní smluvní přepravní podmínky jednotlivých dopravců. Určité odchylky v pravidlech přepravní smlouvy konkrétních dopravců sice činí cestujícím potíže, ty ale mohou překlenout jedině samotní dopravci zintenzivněním informování cestujících, a to jak o samotných pravidlech, tak především o důsledcích porušení přepravní smlouvy.

Druhým dílčím cílem bylo zjistit rozsah porušování přepravní smlouvy v MHD v České republice, jeho ekonomické důsledky a porovnat problém černého pasažérství v České republice a v SRN. Zde analýza ukázala, že jízda načerno není problémem

ve všech městech stejným. V některých městech jezdí načerno méně než 1 procento cestujících a v dalších je černých pasažérů více než 5 %. Škody, které jízda načerno způsobuje, jsou v Německu odhadovány na 250 mil Eur ročně a v České republice za stejné období na cca půl miliardy Kč. Přestože je v Německu jízda načerno trestným činem, v práci bylo prokázáno, že to na výskyt černých pasažérů nemá podstatný vliv. Zásadní rozdíl mezi Českou republikou a Německem je ale jednoznačně v platební morálce černých pasažérů. Zatímco v německém Chemnitz zaplatí přírážku více než 70 % odhalených cestujících bez platných jízdních dokladů, v Ústí nad Labem je to do 10 %. V Čechách je tak velmi problematické řešit eliminaci jízd načerno navyšováním počtu přepravních kontrolorů a tedy, zvyšováním pravděpodobnosti odhalení, neboť to nepřináší požadovaný efekt.

Ke zjištění motivací cestujících a aspektů vedoucích k porušování přepravní smlouvy byl proveden dotazníkový průzkum mezi náhodně vybranými černými pasažéry. Z provedeného průzkumu vyplynulo, že hlavní skupinou cestujících bez platné jízdenky jsou především muži ve věku od 15 do 35 let, studenti či zaměstnaní, všech stupňů vzdělání, kteří cestují bez platných jízdních dokladů často, pravidelně a záměrně. Část cestujících bere jízdu načerno jako hru, další část se pak chová racionálně a na základě analýzy pravděpodobnosti odhalení, výše sankce a případného prospěchu se rozhoduje, zda bude za přepravu platit nebo ne. Zajímavým výsledkem průzkumu je skupina cestujících, která se dopustila černého pasažerství neúmyslně z důvodu neznalosti smluvních přepravních či tarifních podmínek. Tato skupina může činit až 25 % z celkového počtu neplaticích cestujících a její vzdělávání v oblasti pravidel přepravní smlouvy má značnou šanci na úspěch při snižování počtu černých pasažérů. Samotná neznalost přepravních a tarifních podmínek není ničím výjimečným, nicméně skutečnost, že je třeba za přepravu zaplatit, a že v případě porušení této povinnosti hrozí sankce, je známa téměř všem. To jednoznačně signalizuje potřebu zvýšit intenzitu informovanosti cestujících. V tomto směru bude ale důležité zacílit na konkrétní skupiny cestujících. Z průzkumu dále vyplynulo, že velká část černých pasažérů je v podstatě nenapravitelná, neboť cestuje načerno programově a za stávajících podmínek nehodlá na svém jednání nic měnit. Konkrétně se jedná o  $\frac{3}{4}$  zjištěných černých pasažérů. Tito černí pasažéři by změnili své jednání pouze za předpokladu výrazného zlevnění jízdného, ideálně na nulu, nebo by

musela hrozit vyšší sankce, přírážka ve výši 4000 Kč, popř. by došlo k navýšení počtu přepravních kontrol a s tím zvýšení pravděpodobnosti odhalení.

Posledním dílčím cílem bylo stanovení možností vedoucích k eliminaci jízd načerno v MHD. Zde provedená analýza jednotlivých opatření z oblasti technicko-organizační, ekonomické či právní, přinesla několik variant řešení. Kromě nulového tarifu, který je závislý na vysoké, především finanční, podpoře města, ve kterém je MHD provozována, ale nevede žádná k úplné eliminaci jízd načerno. Zcela nejsilnějším opatřením se jeví zvýšení přírážky k jízdnému na úroveň 4000 Kč, toto opatření vyžaduje změnu dvou zákonů. Pro usnadnění situace do budoucna by bylo ideální, kdyby v zákonech nebyla přírážka stanovena konkrétním číslem, ale násobkem základního jízdného. Nedílnou součástí této změny by měla být velmi silná a efektivní informační kampaň se dvěma přesně stanovenými cíli, prvním dostat změnu do povědomí široké veřejnosti a druhým zvýšit informovanost všech cestujících o podmínkách přepravní smlouvy, aby se minimalizovalo riziko, že takto vysokou přírážkou budou zasaženi neúmyslní černí pasažéři. S tímto problémem by také měli dopravci počítat ve svých smluvních přepravních podmínkách a například odstupňovat výši přírážky dle počtu odhalených jízd načerno. Především preventivní opatření spojené se zvýšením přírážky k jízdnému ale nepřinese očekávané výsledky, nedojde-li ke zvýšení vymahatelnosti dlužných částek. Pokud totiž notorický černý pasažér ví, že platit přírážku nemusí, protože mu za neplacení nic nehrozí, pak je mu lhostejné v jaké je sankce výši. Zde je opětovně třeba zvýšit informovanost veřejnosti o negativních dopadech neplacení, ale také řešit problém zneužívání evidenčních úředních adres, např. uzákoněním povinnosti osob s úřední adresou mít adresu pobytu pro doručování písemností. Samotné vymáhání bagatelních pohledávek by samo o sobě mohlo být tématem další diplomové práce.

Diplomová práce prokázala, že porušování přepravní smlouvy ze strany cestujících se v MHD vyskytuje poměrně často a že má význam se preventivní činností jízd načerno zabývat. Na druhou stranu je tento fenomén spíše regionální záležitostí se svými místními specifiky. Je nutné si uvědomit, že souhrn preventivních aktivit závisí zejména na jednotlivých dopravních společnostech, které by měly reagovat na konkrétní aktivity vlastních černých pasažérů. Tímto se rozumí zejména cílená práce s určitými skupinami cestujících jako součást aktivní preventivní činnosti zaměřené na jejich jednání.

Lze předpokládat, že praktiky černých pasažérů se budou s rozvojem preventivních opatření měnit a snaha vyhnout se placení zde bude stále. Stejně rychle by se tak měly vyvíjet metody a opatření vedoucí k jejich potlačení a ochraně poctivého platícího cestujícího. Nesporné je, že zcela spolehlivý návod na úplnou eliminaci cestujících bez platných jízdních dokladů, prakticky není. Dokud se bude za veřejnou dopravu platit, budou zde i černí pasažéři, proto lze dopravcům doporučit, aby se zabývali černými pasažéry jen do té míry, aby nedocházelo ke zvyšování jejich podílu. energii, čas a peníze spíše využili k udržení a případně získání nových platících cestujících.

## 7. SEZNAM ZDROJŮ

### Knihy a skripta

BECKER, G. S., *Teorie preferencí. Gary S. Becker ; [z amerického originálu přeložil Milan Sojka, Tomáš Kunca, Jiří Jonáš]*. Vyd. 1. Praha : Grada, 1997. 350 s. ISBN 80-7169-463-0, 192 s

GERLOCH, A. *Teorie práva*. Plzeň: Vydavatelství a nakladatelství Aleš Čeněk, 2007, s.343, ISBN 978-80-7380-023-9

HABARDA, D.: *Městská hromadná doprava*. Praha: Nakladatelství technické literatury, PRAHA, 1988, s.421

HOCEK, J. *Učební texty pro přepravní kontrolu*. Praha: DPMP a.s. 2009. s 179

CHLAŇ, A.: *Tarif a ceny v dopravě*. Pardubice: UPCE, 2008, s 167, ISBN 978-80-7395-104-7.

KNAPPOVÁ, M., ŠVESTKA, J. a kol. *Občanské právo hmotné*. Prah: ASPI, 2002, s.471, ISBN 80-86395-28-6

KOVALČÍKOVÁ, D. *Zákon o silniční dopravě*. Praha: Universe, 1994, s.47. ISBN 80-901506-8-3

KUCHAŘ, F. *Městský přepravní řád*. Praha: Nakladatelství dopravy a spojů, 1973, s.256

LACNER, K., KÜHL, K. *Strafgesetzbuch. Kommentar*. München: Verlag C.H.Beck, 2004, s.256

LATTKA, C. *Fahren ohne (gültigrn)Fahrauswei*. Marburg: Tektum Verlag, 2010, s.412, ISBN 978-3-8288-2216-0

REJZEK, J. *Český etymologický slovník*. Vyd. 1. Voznice: Leda, 2001. 752 s. ISBN 80-85927-85-3

SOUŠEK, J., SAMSELYOVÁ, H., STEHLÍK, M. *Přepravní řád pro veřejnou dráží a silniční dopravu s komentářem*. Olomouc: ANAG, 2002, s.111, ISBN 80-7263-119-5

SOUŠEK, J., STEHLÍK, M. *Zákon o dráhách a železniční legislativa Evropských společenství*, Olomouc: ANAG, 2005, s.215, ISBN 80-7263-293-0

ŠIROKÝ, J. *Technologie dopravy*. Pardubice: Institut Jana Pernera. Pardubice, 2010, 190s.

ŠTĚRBA, R., *Přepravní právo*. Praha: Česká technika – nakladatelství ČVUT, 2006, s. 137, ISBN 80-01-03426-7

ŠTĚRBA, R.: *Osobní doprava v územích a regionech*. Praha: Vydavatelství ČVUT, 2005. s.165, ISBN 80-01-03185-3

ŠTURMOVÁ, D., ONDRUŠ, R. *Postavení revizorů v MHD*. Správní právo: odborný časopis pro oblast státní správy a správního práva. Praha: Ministerstvo vnitra ČR, 1998/6

ŠVESTKA, J., SPÁČIL, J., ŠKÁROVÁ, M., HULMÁK, M. A KOL. *Občanský zákoník. Komentář*. Praha: C.H.Beck, 2009, s.2528, ISBN 978-80-7400-108-6

VARIAN, H. R.: *Mikroekonomie: moderní přístup*. 1. vydání, Victoria Publishing, 1995. ISBN 80-85865-25-4

VANTUCH, P. *Trestní zákoník s komentářem k l. 8. 2011*. Praha: Anag, 2011, s. 126

VONDRÁKOVÁ, A. *Vymáhání pohledávek*. Praha: ASPI, 2006, s. 723, ISBN 80-7357-230-3

WEICHBRODT, A. *Das Semesterticket: Illegale Zwangsfahrkarte oder rechtmäßiger Sondertarif für Studierende?*, ISBN 9783825856533, S. 3

ZELENÝ, L. *Osobní přeprava*. Praha: ASPI, 2007, s.352, ISBN 978-807357-266-2

ZELENÝ, L.: *Rozvoj dopravy ve světě*. VŠE, Praha 2004, ISBN 80-245-0671-8, 5 s.

### **Firemní zdroje:**

*Evidence cestujících bez platných jízdních dokladů za rok 2011*. DPmÚL a.s., 2012. 2 str.

*Evidence ztracených časových předplatných jízdenek*. DPmÚL a.s., 2012, 4.str.

*Evidence zjištěných cestujících bez platného jízdního dokladu*. Středisko Převravní kontrola tarify a odbavovací systém DPmÚL. 2012

### **Osobní rozhovory**

*Osobní rozhovor s tajemníkem odborné skupiny Sdružení dopravních podniků České republiky panem Milanem Hrudkou*, Ústí nad Labem, 3. 9. 2012,

*Osobní rozhovor s i. A. Heiko Weingardt* vedoucím Mobiliätszentrum, Chemnitz, 8.6. 2012

### **Právní předpisy**

#### **Zákony**

Zákon číslo 68/1979 Sb, o silniční dopravě a vnitrostátním zasilatelství, ve znění pozdějších předpisů

Zákon číslo 111/1994 Sb., o silniční dopravě, ve znění pozdějších předpisů



Zákon číslo 266/1994 Sb., o dráhách ve znění pozdějších předpisů

Zákon číslo 40/1964 Sb., občanský zákoník, ve znění pozdějších předpisů

Zákon číslo 361/2000 Sb., o provozu na pozemních komunikacích, ve znění pozdějších předpisů

BGB, Bürgerliches Gesetzbuch

StGB, Strafgesetzbuch –

PBefG, Personenbeförderungsgesetz

### **Vyhlášky**

Vyhláška Federálního ministerstva dopravy 123/1979 Sb, o městské hromadné dopravě

Vyhláška MDČR číslo 175/2000 Sb., o přepravním řádu pro veřejnou drážní a silniční osobní dopravu

VO-AB Verordnung über Allgemeine Beförderungsbedingungen

### **Judikáty**

Nález Ústavního soudu v ze dne 27. 12. 2011, sp. zn. IV. ÚS 2777/11, [www.concourt.cz](http://www.concourt.cz)

Nález Ústavního soudu ze dne 29.3.2012 sp. zn. I. ÚS 3923/2011, [www.concourt.cz](http://www.concourt.cz)

RS NSS ze dne 14. 4. 2009, čj. 8 Afs 15/2007-75, body 66-77, publ. pod č. 1865/2009 Sb. NSS, [www.nssoud.cz](http://www.nssoud.cz)

AG Essen, Urteil vom Az. 12 C 535/79

AG Aachen, Urteil vom Az. 12 C 535/79

### **Internetové zdroje**

*AG Aachen*, Urteil vom Az. 12 C 535/79. E [on-line]. Aachen AG Aachen 1992. [cit. 2012-07-28]. Dostupný z: <<http://beck-online.beck.de/>>

*AG Essen*, Urteil vom Az. 12 C 535/79. E [on-line]. AG Essen 1980. [cit. 2012-07-28]. Dostupný z: <[http://beck-online.beck.de](http://beck-online.beck.de/)>

BUNDESKRIMINALAMT. *Polizeiliche Kriminalstatistik* . [on-line]. Wiesbaden: Bundeskriminalamt, 2012. [cit. 2012-07-28]. Dostupný z: <[http://www.bka.de/nm\\_193232/DE/Service/Kontakt/kontakt\\_\\_node.html?\\_\\_nnn=true](http://www.bka.de/nm_193232/DE/Service/Kontakt/kontakt__node.html?__nnn=true)>

*Bürgerliches Gesetzbuch*. [on-line]. Bonn 2012. [cit. 2012-07-30]. Dostupné z: <<http://www.gesetze-im-internet.de/bgb/>>

CENIA, *Osobní doprava ve světě*. [on-line]. Praha 2012. [cit. 2012-07-28]. Dostupný z [http://www.cittadella.cz/cenia/index.php?p=osobni\\_doprava\\_ve\\_svete&site=doprava](http://www.cittadella.cz/cenia/index.php?p=osobni_doprava_ve_svete&site=doprava)

*Demografické údaje podle obcí*. [online]. CZSO.cz 2012 [cit. 2012-28-8]. Dostupné z: <<http://www.czso.cz/x/krajedata.nsf/oblast2/obyvatelstvo-xu?opendocument&uzemi=obce>>

DASSLER, S. *Jeder Dritte in Plötzensee sitzt wegen Schwarzfahren*. . [on-line]. Berlin, 2011 [cit. 2012-07-23]. Dostupný z: <<http://www.tagesspiegel.de/berlin/strafen-jeder-dritte-in-ploetzensee-sitzt-wegen-schwarzfahrens/1396434.html>>

DRÁPAL, F.. *Propagační kampaně ve Vídni*. [on-line]. Praha, 2008 [cit. 2012-07-23]. Dostupný z: <[http://bus.zastavka.net/za-propagace/propagace\\_viden\\_reklamy.phtml](http://bus.zastavka.net/za-propagace/propagace_viden_reklamy.phtml)>

*Förderung der Fahrtkosten von Studierenden*, [on-line]. Niederösterreich, 2012 [cit. 2012-08-21]. <[http://www.noe.gv.at/bilder/d64/Semesterticket\\_Richtlinien\\_neu\\_1.\\_09.pdf](http://www.noe.gv.at/bilder/d64/Semesterticket_Richtlinien_neu_1._09.pdf)>

HORÁKOVÁ, N. *Jaké chování je pro nás morálně přijatelné?* [on-line]. Praha: Centrum pro výzkum veřejného mínění Sociologický ústav AV ČR, v.v.i.2005. 2 s. (PDF). [cit. 2012-08-02]. Dostupný z: <[http://www.cvvm.cas.cz/upl/zpravy/101268s\\_ov120411a.pdf](http://www.cvvm.cas.cz/upl/zpravy/101268s_ov120411a.pdf)>

KAISER, V. *Dějiny města Ústí nad Labem*. [online]. CZSO.cz 2012 [cit. 2012-28-8]. Dostupné z: <<http://www.usti-nl.cz/dejiny/19stol/ul-5-8.htm>>

KLUMERT, A. *Straßenbahn Wien* [on-line]. Wien.2010 [cit. 2012-07-28]. Dostupné z . <<http://www.tramwayforum.at/index.php?topic=2562.0>>

*Kostenlos versus Farscheinlos*. [on-line]. Berlin: Schwarzfahren.de, 2012. [cit. 2012-07-28]. Dostupný z: <<http://www.schwarzfahren.de/index.php/kostenlos-vs-fahrscheinlos/>>.

LÜCK, M., Schwarzfahren bald nur noch Ordnungswidrigkeit? [on-line].Münster 2011. [cit. 2012-22-9]. Dostupné z: <<http://www.anwalt-muenster-coerde.de/news.php?nid=14/>>.

LUDWIG, B. *Stadtportrait* [online]. Chemnitz.de. 2009 [cit. 2012-22-9]. Dostupné z: <<http://www.chemnitz.de/chemnitz/de/die-stadt-chemnitz/stadtportrait/>>.

MDČR. *Statistika MHD* [on-line]. 2011(XLS). [cit. 2012-08-02]. Dostupný z: <<http://www.mdcr.cz/cs/verejna-doprava/Statistika+MHD/Statistika+MHD.htm>>

*PBefG*. [on-line]. Bonn 2012. [cit. 2012-07-30]. Dostupné z: <<http://www.gesetze-im-internet.de/PBefG/>>

*Verordnung über Allgemeine Beförderungsbedingungen*. [on-line]. Bonn 2012. [cit. 2012-07-30]. Dostupné z: <<http://www.gesetze-im-internet.de/VO-AB/>>

*Verordnung über Allgemeine Beförderungsbedingungen*. [on-line]. Essen. [cit. 2012-07-30]. Dostupné on-line na <http://www.gesetze-im-internet.de/VO-AB/>>

PMDP. *Černý svědomí*. [on-line]. Plzeň 2012. [cit. 2012-07-30] Dostupný z: <<http://www.cernysvedomi.pmdp.cz/kampan/>>

SDZ. *Millionen fehlen in den Kassen* [on-line]. Stuttgart: Stuttgarter Zeitung, 2011 S. 25, [cit. 2012-07-30]. Dostupný z: <<http://dispatch.opac.d-nb.de/DB=1.1/CMD?ACT=SRCHA&IKT=8&TRM=0174-4917>>

SCHER, I. *Experten für den sächsisch-tschechischen Grenzraum* [online]. TU-Chemnitz.de. 2012. [cit. 2012-22-9]. Dostupne z: <<http://www.tu-chemnitz.de/tu/presse/aktuell/2/4545> >

SCHLESIGER, CH. *Chemnitz, Köln und Berlin haben die meisten Schwarzfahrer* . [on-line]. Berlin: Wirtschafts Woche, 2012. [cit. 2012-07-28]. Dostupný z: <<http://www.wiwo.de/unternehmen/dienstleister/ranking-chemnitz-koeln-und-berlin-haben-die-meisten-schwarzfahrer/6506608.html>>.

*Strafgesetzbuch*. [on-line]. Bonn 2012. [cit. 2012-07-30]. Dostupné z: <http://www.gesetze-im-internet.de/stgb/>

Stadt Chemnitz. *Stadt der Moderne*, [online]. Chemnitz.de. 2009 .[cit. 2012-22-9]. Dostupne z: <<http://www.chemnitz.de/chemnitz/de/die-stadt-chemnitz/stadt-der-moderne/index.html>>.

STEJSKAL, J. *Může být veřejná doprava zdarma*. [on-line]. Harrachov-Ekolist, 2008 [cit. 2012-07-28]. Dostupný z: <<http://ekolist.cz/cz/zpravodajstvi/zpravy/muze-byt-verejna-doprava-zdarma>>.

STURA, Informationen zum Semesterticket [on-line]. Chemnitz, 2012 [cit. 2012-08-23]. Dostupný z: <<http://www.stura.tu-chemnitz.de/referate/agv/semesterticket.html>>.

TUČEK, Milan. *Jaké chování je pro nás morálně přijatelné?* [on-line]. Praha: Centrum pro výzkum veřejného mínění Sociologický ústav AV ČR, v.v.i.2005. 2 s. (PDF). [cit. 2012-08-02]. Dostupný z: <[http://www.cvvm.cas.cz/upl/zpravy/101268s\\_ov120411a.pdf](http://www.cvvm.cas.cz/upl/zpravy/101268s_ov120411a.pdf)>.

VDV. *VDV fordert höhere Strafzahlungen für Schwarzfahrer* [on-line]. Berlin: VDV, 2012.1 s.(PDF). ). [cit. 2012-07-30]. Dostupný z: <[http://www.vdv.de/medienservice/pressemitteilungen\\_entry.html?nd\\_ref=7385](http://www.vdv.de/medienservice/pressemitteilungen_entry.html?nd_ref=7385)>.

*Výroční zpráva DPmÚL 2011* [on-line]. Ústí nad Labem: Dopravní podnik města Ústí nad Labem.2012. 22 s. (PDF). [cit. 2012-09-02]. Dostupný z: <<http://www.dpmul.cz/download.php?id=5397>>.

WEINGARDT, H., *CVAG in Zählen*. [online]. CVAG.de. 2012 [cit. 2012-22-9]. Dostupne z: <[http://www.cvag.de/de/Presse/Pressemitteilungen/CVAG\\_in\\_Zählen](http://www.cvag.de/de/Presse/Pressemitteilungen/CVAG_in_Zählen)>

WEINGARDT, H., *CVAG stellt Fahrausweisprüfung um*. [online]. CVAG.de. 2012 [cit. 2012-22-9]. Dostupne z: <[http://www.cvag.de/de/Presse/Pressemitteilungen/CVAG\\_stellt\\_Fahrausweispruefung\\_um\\_2321.html?news4304.id=1279&news4304.year=2012&sid=u0gPnuba1ABsx4dCcESTW6Vd0EKoV1S4](http://www.cvag.de/de/Presse/Pressemitteilungen/CVAG_stellt_Fahrausweispruefung_um_2321.html?news4304.id=1279&news4304.year=2012&sid=u0gPnuba1ABsx4dCcESTW6Vd0EKoV1S4) >

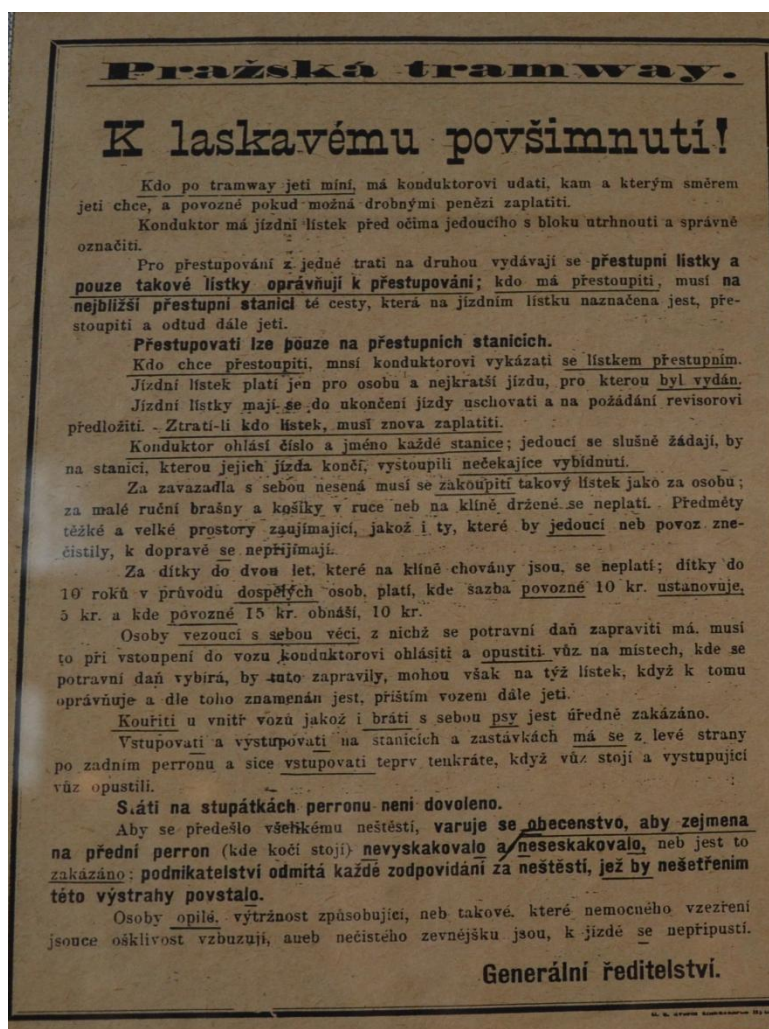
WIENERLINIEN. *101 Ausreden die nicht nützen* [on-line]. Wien.2010[cit. 2012-07-28].  
[.http://diepresse.com/home/leben/mode/kolumnezumtag/643597/101-Ausreden-sind-besser-als-gar-nichts](http://diepresse.com/home/leben/mode/kolumnezumtag/643597/101-Ausreden-sind-besser-als-gar-nichts)

## **8. SEZNAM PŘÍLOH**

1. Příloha 1 **Tarifní podmínky v počátcích MHD**
2. Příloha 2 **Dotazník**
3. Příloha 3 **Výsledky dotazníkového šetření**
4. Příloha 4 **Počty černých pasažérů v Chemnitz a v Ústí nad Labem**
5. Příloha 5 **101 výmluv, které jsou k ničemu**
6. Příloha 6 **Seznam tabulek a grafů**

## Příloha 5 Tarifní podmínky v počátcích MHD

Obrázek 1.1. Vyhláška Generálního ředitelství Pražské koněspřežné tramwaye



Zdroj: Muzeum MHD v Praze

Obrázek 1.2. Jízdenka na elektrickou dráhu z roku 1891



Zdroj: Muzeum MHD v Praze

## *Příloha 6* **Dotazník**

k diplomové práci

Vážení,

jmenuji se Magda Pejšová a jsem studentkou Provozně ekonomické fakulty České zemědělské univerzity v Praze. V současné době zpracovávám diplomovou práci na téma „Smlouva o přepravě osob v městské hromadné dopravě“, která se věnuje především porušování této smlouvy ze strany cestujících. Součástí mé práce je i sociologický výzkum zaměřený na uvedené téma. Tímto bych Vás chtěla požádat o pomoc ve formě krátkého rozhovoru, který Vám zabere max. 5 min.

Prosím Vás o pravdivé odpovědi.

### **O T Á Z K Y**

#### **1. Jste muž nebo žena?**

- Muž
- Žena

#### **2. Jaký je Váš věk?**

- 6-14
- 15-25
- 26-35
- 36-55
- 55-69

#### **3. Jaké je Vaše nejvyšší dosažené vzdělání?**

- Žádné
- Základní
- Vyučen (bez maturity)
- Maturita
- Vysokoškolské

#### **4. Jaká je Vaše ekonomická aktivita?**

- Student
- Zaměstnaný
- Podnikatel
- Důchodce

- Nezaměstnaný
- Mateřská/rodičovská dovolená

**5. Jak často využíváte služeb MHD?**

- Denně
- Několikrát týdně
- Několikrát měsíčně
- Výjimečně

**6. Jaký je Váš vztah k jízdě načerno?**

- Kladný
- Spíše kladný
- Neutrální
- Spíše negativní
- Negativní

**7. Znáte výši pokuty za jízdu načerno v MHD v Ústí nad Labem. Pokud ano, uveďte ji?**

- Ne
- Ano
- ...

**8. Četl jste někdy smluvní přepravní podmínky?**

- Ne
- Ano

**9. Co je důvodem Vaší nynější jízdy načerno?**

- Omyl
- Snaha ušetřit
- Malá pravděpodobnost odhalení
- Nízká cena pokuty
- ...

**10. V případě, že jste cestoval načerno omylem, co bylo příčinou Vaší jízdy načerno?**

- Neznalost smluvních přepravních nebo tarifních podmínek
- Prošlá platnost časové jízdenky
- ...



**11. Už jste byl někdy v minulosti přistižen při jízdě načerno?**

- Ano
- Ne

**12. Ovlivnilo nebo ovlivní odhalení Vašeho provinění Vaše jednání do budoucna?**

- Ano
- Spíše ano
- Spíše ne
- Ne

**13. Jezdíte MHD načerno:**

- Záměrně vždy – nikdy jízdné neplatím
- Záměrně pravidelně- občas mám jízdenku
- Záměrně výjimečně
- Neúmyslně

**14. Co by Vás od jízdy načerno odradilo?**

- Vyšší pokuta
- Více revizorů ve vozech, tedy vyšší pravděpodobnost odhalení
- Kdyby jízda načerno byla trestným činem
- Kdyby jízda načerno byla přestupkem
- Nástup pouze dveřmi u řidiče
- Nižší cena jízdného
- ...

**15. Domníváte se, že pokuta 1000 Kč za jízdu bez platného dokladu je dostačující?**

- Ano
- Spíše ano
- Spíše ne
- Ne

**16. Myslíte si, že výše pokuty by se měla s počtem jízd načerno zvyšovat?**

- Ano
- Spíše ano
- Spíše ne
- Ne

**17. Jak vysoká by musela být pokuta, abyste nikdy nejel načerno?**

...

**18. Ovlivnila Vaše rozhodnutí o cestování načerno cena jízdného?**

- Ano
- Spíše ano
- Spíše ne
- Ne

**19. Jak vysoké jízdné by muselo být, abyste nikdy nejel načerno?**

...

Děkuji Vám za váš čas.

*Příloha 7 Výsledky dotazníkového šetření*

**Tabulka č. 3.1. - Jste muž nebo žena?**

Odpověď	Počet	%
<b>Žena</b>	172	28
<b>Muž</b>	453	72

Zdroj: Vlastní výzkum

**Tabulka č. 3.2. - Jaký je Váš věk?**

Odpověď	Počet	%	ženy	%
			muži	
<b>6-14</b>	7	1	2	0
			5	1
<b>15-25</b>	368	59	131	21
			237	38
<b>26-35</b>	176	28	28	4
			148	24
<b>36-55</b>	45	7	7	1
			38	6
<b>55-69</b>	29	5	4	1
			25	4

Zdroj: Vlastní výzkum

**Tabulka č. 3.3. - Jaké je Vaše nejvyšší dosažené vzdělání?**

Odpověď	Počet	%
<b>Bez vzdělání</b>	12	2%
<b>Základní</b>	107	17%
<b>Střední bez maturity</b>	194	31%
<b>Střední s maturitou</b>	206	33%
<b>Vysokoškolské</b>	106	17%

Zdroj: Vlastní výzkum

**Tabulka č. 3.4. - Jaká je Vaše ekonomická aktivita?**

Odpověď	Počet	%
<b>Student</b>	202	32%
<b>Zaměstnaný</b>	276	44%
<b>Podnikatel</b>	5	1%
<b>Důchodce</b>	20	3%
<b>Nezaměstnaný</b>	117	19%
<b>Mateřská/rodičovská dovolená</b>	5	1%

Zdroj: Vlastní výzkum

**Tabulka č. 3.5. - Jak často využíváte služeb MHD?**

Odpověď	Počet	%
<b>Denně</b>	225	36
<b>Několikrát v týdnu</b>	200	32
<b>Několikrát v měsíci</b>	163	26
<b>Zcela výjimečně</b>	37	6

Zdroj: Vlastní výzkum

**Tabulka č. 3.6. - Jaký je Váš vztah k jízdě načerno?**

Odpověď	Počet	ženy	% žen
		muži	% mužů
<b>Kladný</b>	112	21	12%
		91	20%
<b>Spíše kladný</b>	167	30	17%
		137	30%
<b>Neutrální</b>	243	44	26%
		199	44%
<b>Spíše negativní</b>	61	43	25%
		18	4%
<b>Negativní</b>	42	34	20%
		8	2%

Zdroj: Vlastní výzkum

**Tabulka č. 3.7. - Znáte výši pokuty za jízdu načerno v MHD v Ústí nad Labem?  
Pokud ano, uveďte ji?**

Odpověď		Počet	%
Ano	ano/správně	566	91%
	ano/špatně	13	2%
Ne		46	7%

Zdroj: Vlastní výzkum

**Tabulka č. 3.8. - Četl jste někdy smluvní přepravní podmínky**

Odpověď	Počet	%
Ne	484	77%
Ano	23	4%
Nevím co to je	118	19%

Zdroj: Vlastní výzkum

**Tabulka č. 3.9. - Co je důvodem Vaší nynější jízdy načerno?**

Odpověď	Počet	ženy	% ženy	%
		muži	% muži	
Omyl	156	87	51	25
		69	15	
Snaha ušetřit	276	46	27	44
		230	51	
Malá pravděpodobnost odhalení	127	23	13	20
		104	23	
Nízká hodnota sankce	48	11	6	8
		37	8	
Jiné	18	5	3	3
		13	8	

Zdroj: Vlastní výzkum

**Tabulka č. 3.10. - V případě, že jste cestoval načerno omylem, co bylo příčinou Vaší jízdy načerno?**

Odpověď	Počet	%
Neznalost SPP a tarifu	73	29%
Prošla časová platnost	62	24%
Zapomenout označit jízdenku	15	6%
Jiné	6	2%

Zdroj: Vlastní výzkum

**Tabulka č. 3.11. - Už jste byl někdy v minulosti přistižen při jízdě načerno? Ovlivnilo nebo ovlivní odhalení Vašeho provinění Vaše jednání do budoucna?**

Odpověď	Počet	%	vliv	Počet	%
Ne	309	49	Ano	77	12
			Spíše ano	90	14
			Spíše ne	65	10
			Ne	77	12
Ano	319	51	Ano	54	9
			Spíše ano	83	13
			Spíše ne	99	16
			Ne	83	13

Zdroj: Vlastní výzkum

**Tabulka č. 3.12. - Jezdíte MHD načerno:**

Odpověď	Počet	%
záměrně vždy - nikdy neplatím	177	28%
záměrně pravidelně	189	30%
záměrně výjimečně	104	17%
Neúmyslně	155	25%

Zdroj: Vlastní výzkum

**Tabulka č. 3.13. - Co by Vás od jízdy načerno odradilo?**

Odpověď	Počet	%
Vyšší pokuta	188	30
Více revizorů ve vozech, tedy vyšší pravděpodobnost odhalení	156	25
Kdyby jízda načerno byla trestným činem	31	5
Kdyby jízda načerno byla přestupkem	6	1
Nástup pouze dveřmi u řidiče	19	3
Nížší cena jízdného	119	19
Více informací o tarifních a SPP	63	10
Jiné	44	7

Zdroj: Vlastní výzkum

**Tabulka č. 3.14. - Domníváte se, že pokuta 1000 Kč za jízdu bez platného dokladu je dostačující?**

Odpověď	Počet	%	%
Ano	25	4	25
Spíše ano	130	21	
Spíše ne	198	32	75
Ne	272	44	

Zdroj: Vlastní výzkum

**Tabulka č. 3.15. - Myslíte si, že výše pokuty by se měla s počtem jízd načerno zvyšovat?**

Odpověď	Počet	%
Ano	113	18
Spíše ano	98	16
Spíše ne	198	32
Ne	216	35

Zdroj: Vlastní výzkum

**Tabulka č. 3.16. - Jak vysoká by musela být pokuta, abyste nikdy nejel načerno?**

Odpověď	Počet	%
<b>0 - 1000 Kč</b>	35	6%
<b>1001-2000 Kč</b>	53	8%
<b>2001-3000 Kč</b>	110	18%
<b>3001-4000 Kč</b>	64	10%
<b>4001-5000 Kč</b>	259	41%
<b>více než 5000 Kč</b>	15	2%
<b>cena pokuty nemá na moji jízdu načerno vliv</b>	89	14%

Zdroj: Vlastní výzkum

**Tabulka č. 3.17. - Ovlivnila Vaše rozhodnutí o cestování načerno cena jízdného?**

Odpověď	Počet	%
<b>Ano</b>	278	44
<b>Spíše ano</b>	201	32
<b>Spíše ne</b>	101	16
<b>Ne</b>	45	7

Zdroj: Vlastní výzkum

**Tabulka č. 3.18. - Jak vysoké jízdné by muselo být, abyste nikdy nejel načerno?**

Odpověď	Počet	%
<b>0 Kč</b>	156	25
<b>1-5Kč</b>	125	20
<b>6-10 Kč</b>	98	16
<b>11-14 Kč</b>	96	15
<b>15-17 Kč</b>	35	6
<b>Jiné</b>	115	18

Zdroj: Vlastní výzkum



*Příloha 8 Počty černých pasažerů v Chemnitz a v Ústí nad Labem*

**Tabulka č. 4.1. Počty černých pasažerů v Chemnitz**

ROK 2011/2012	zkontr. osob/měsíc/ 2011	zkontr. osob/měsíc/ 2012	uložených přírážek/ 2011	uložených přírážek/ 2012	podíl/ 2011	podíl / 2012
LEDEN	9652	55396	501	1044	5,2%	1,9%
ÚNOR	8009	49816	535	903	6,7%	1,8%
BŘEZEN	9750	47700	679	910	7,0%	1,9%
<b>1.ČTVRTLETÍ</b>	<b>9137</b>	<b>50971</b>	<b>572</b>	<b>952</b>	<b>6,3%</b>	1,9%
DUBEN	7315	42337	543	754	7,4%	1,8%
KVĚTEN	10200	52218	591	833	5,8%	1,6%
ČERVEN	3373	56376	454	773	13,5%	1,4%
<b>2.ČTVRTLETÍ</b>	<b>6963</b>	<b>50310</b>	<b>529</b>	<b>787</b>	<b>7,6%</b>	1,6%
<b>1.POOLETÍ</b>	<b>8050</b>	<b>50640</b>	<b>551</b>	<b>870</b>	<b>6,8%</b>	<b>1,7%</b>
ČERVENEC	8790		494		5,6%	
SRPEN	10234		459		4,5%	
ZÁŘÍ	10890		488		4,5%	
<b>3.ČTVRTLETÍ</b>	<b>9971</b>		<b>480</b>		<b>4,8%</b>	
ŘÍJEN	9340		483		5,2%	
LISTOPAD	8900		610		6,9%	
PROSINEC	6500		311		4,8%	
<b>4.ČTVRTLETÍ</b>	<b>8247</b>		<b>468</b>		<b>5,7%</b>	
<b>2.POOLETÍ</b>	<b>9109</b>		<b>474</b>		<b>5,2%</b>	
<b>CELÝ ROK</b>	<b>102953</b>	<b>303843</b>	<b>6148</b>	<b>5217</b>	<b>6,0%</b>	<b>1,7%</b>
	<b>8580</b>	<b>50640</b>	<b>513</b>	<b>870</b>		

Zdroj: vlastní zpracování dle CVAG

**Tabulka č. 4.2. Počty černých pasažerů v roce 2011 v Ústí nad Labem**

ROK 2011	zkontrolovaných osob/měsíc	uložených přírážek	podíl
LEDEN	69229	2850	4,1%
ÚNOR	66710	2684	4,0%
BŘEZEN	69568	2897	4,2%
<b>1.ČTVRTLETÍ</b>	<b>68502</b>	<b>2810</b>	<b>4,1%</b>
DUBEN	67609	3003	4,4%
KVĚTEN	78304	3030	3,9%
ČERVEN	73980	4100	5,5%

<b>2.ČTVRTLETÍ</b>	<b>73298</b>	<b>3378</b>	<b>4,6%</b>
<b>1.POLOLETÍ</b>	<b>70900</b>	<b>3094</b>	<b>4,4%</b>
ČERVENEC	69235	3104	4,5%
SRPEN	70268	2921	4,2%
ZÁŘÍ	59243	2590	4,4%
<b>3.ČTVRTLETÍ</b>	<b>66249</b>	<b>2872</b>	<b>4,3%</b>
ŘÍJEN	73890	3143	4,3%
LISTOPAD	71369	2876	4,0%
PROSINEC	70462	3010	4,3%
<b>4.ČTVRTLETÍ</b>	<b>71907</b>	<b>3010</b>	<b>4,2%</b>
<b>2.POLOLETÍ</b>	<b>69078</b>	<b>2941</b>	<b>4,3%</b>
<b>CELÝ ROK</b>	<b>839867</b>	<b>27777</b>	<b>4,3%</b>
	<b>69989</b>	<b>3017</b>	

Zdroj: vlastní zpracování dle údajů získaných od DP

**Tabulka 4.3. Výskyt černých pasažérů v krajských městech rok 2012**

DOPRAVNÍ PODNIK	přepravené osoby (tis.)	Tržby(tisKč)	odhadované ztráty způsobené ČP (v tis.)	černí pasažéři celkem (odhad v %)	černí pasažéři celkem (odhad v abs.číslech)
<b>Brno</b>	354 342	956 316	28 689	3,00	10 630 260
<b>České Budějovice</b>	38 493	126 952	4 189	3,30	1 270 269
<b>Hradec Králové</b>	37 778	120 892	4 231	3,50	1 322 230
<b>Jihlava</b>	13 749	53 530	910	1,70	233 733
<b>Karlovy Vary</b>	14 318	62 837	2 513	4,00	572 720
<b>Liberec</b>	32 508	190 532	7 240	3,80	1 235 304
<b>Olomouc</b>	55 432	137 227	2 333	1,70	942 344
<b>Ostrava</b>	10 924	516 081	27 662	5,36	585 526
<b>Pardubice</b>	26 296	118 670	3 560	3,00	788 880
<b>Plzeň</b>	101 900	266 841	5 684	2,13	2 170 470
<b>Praha</b>	<b>1 250 783</b>	<b>4 333 326</b>	<b>359 666</b>	<b>8,30</b>	<b>103 814 989</b>
<b>Ústí nad Labem</b>	51 087	191 073	7 834	4,10	2 094 567
<b>Zlín</b>	35 144	106 138	3 396	3,20	1 124 608
<b>CELKEM/průměr</b>	<b>2 022 754</b>	<b>7 180 415</b>	<b>457 909</b>	<b>3,6%</b>	<b>126 785 900</b>

Zdroj: vlastní zpracování dle údajů získaných od DP

Příloha 5 101 výmluv, které jsou k ničemu

Obrázek č. 5.1. Momentálně nemám peníze, ale příští týden zaplatím dvakrát



Zdroj:<http://www.wienerlinien.at/eportal/ep/bvContentView.do?contentType=1001&contentId=30142&programId=9419&channelId=-26075>

Obrázek č. 5.2. Tomu nerozumím, podle horoskopu mám šťastný den



Zdroj:<http://www.wienerlinien.at/eportal/ep/bvContentView.do?contentType=1001&contentId=30142&programId=9419&channelId=-26075>

## *Příloha 6 Seznam tabulek a grafů*

### **Seznam tabulek**

TABULKA 1 POVINNOSTI DOPRAVCE VE VZTAHU K CESTUJÍCÍM.....	31
TABULKA 2 ZÁLEŽITOSTI PŘEPRAVNÍ SMLOUVY UPRAVOVANÉ SPP.....	34
TABULKA 3 PODÍL ČERNÝCH PASAŽÉRŮ A ODHADOVANÉ ZTRÁTY V TRŽBÁCH V NĚMECKU	45
TABULKA 4 PODÍL CESTUJÍCÍCH BEZ JÍZDENKY V MHD (KRAJSKÁ MĚSTA).....	51
TABULKA 5 POČET PŘEPRAVENÝCH OSOB V MHD CELKEM .....	52
TABULKA 6 POROVNÁNÍ ODHADNUTÝCH ZTRÁT A ZISKŮ ZPŮSOBENÝCH ČERNÝMI PASAŽÉRY V ROCE 2011 (DP OSTRAVA A DP JIHLAVA) .....	53
TABULKA 7 RESPONDENTI PODLE POHLAVÍ .....	64
TABULKA 8 VZTAH K JÍZDĚ NAČERNO DLE POHLAVÍ.....	65
TABULKA 9 POČET ČERNÝCH PASAŽÉRŮ V ZÁVISLOSTI NA ÚMYSLU .....	68
TABULKA 10 ZNALOST VÝŠE PŘIRÁŽKY .....	69
TABULKA 11 ASPEKTY ODRAZUJÍCÍ OD JÍZDY NAČERNO.....	72
TABULKA 12 NÁZORY RESPONDENTŮ K DOSTATEČNOSTI VÝŠE PŘIRÁŽKY .....	73
TABULKA 13 VYHODNOCENÍ HYPOTÉZ.....	77
TABULKA 14 STUDENTI UJEP VYUŽÍVAJÍCÍ MHD .....	93
TABULKA 15 ÚČINNOST OPATŘENÍ K ELIMINACI JÍZD NAČERNO .....	97

### **Seznam grafů**

GRAF 1 MORÁLNÍ PŘIJATELNOST NĚKTERÝCH DRUHŮ CHOVÁNÍ (V %) .....	50
GRAF 2 POČET ULOŽENÝCH PŘIRÁŽEK V ZÁVISLOSTI NA POČTU ZKONTROLOVANÝCH CESTUJÍCÍCH.....	57
GRAF 3 POČTY ČERNÝCH PASAŽÉRŮ V ZÁVISLOSTI NA VĚKU A POHLAVÍ .....	65
GRAF 4 DŮVOD JÍZDY NAČERNO V ZÁVISLOSTI NA POHLAVÍ .....	66
GRAF 5 ÚMYSLNOST JEDNÁNÍ V ZÁVISLOSTI NA VĚKU .....	67
GRAF 6 VYUŽÍVÁNÍ MHD ČERNÝMI PASAŽÉRY .....	68
GRAF 7 DŮVODY K NEÚMYSLNÉ JÍZDĚ NAČERNO .....	70
GRAF 8 SEZNÁMENÍ S OBSAHEM SMLUVNÍCH PŘEPRAVNÍCH PODMÍNEK.....	71
GRAF 9 MĚLA BY BÝT VÝŠE PŘIRÁŽKY ZÁVISLÁ NA POČTU ODHALENÍ? .....	74
GRAF 10 VÝŠE PŘIRÁŽKY, KTERÁ BY ODRADILA OD JÍZDY NAČERNO .....	74
GRAF 11 VLIV CENY JÍZDNÉHO .....	75
GRAF 12 VLIV CENY JÍZDNÉHO VE VZTAHU K DŮVODU K JÍZDĚ NAČERNO.....	76
GRAF 13 CENA JÍZDNÉHO, KTERÁ BY MOHLA VYLOUČIT VÝSKYT JÍZD NAČERNO.....	76
GRAF 14 PODÍL ČERNÝCH PASAŽÉRŮ V ZÁVISLOSTI NA LINCE – ÚSTÍ NAD LABEM 2012.....	82
GRAF 15 PODÍL ODHALENÝCH ČERNÝCH PASAŽÉRŮ S ÚŘEDNÍ ADRESOU V DOPRAVNÍM PODNIKU MĚSTA BRNA A.S.....	96