

Problematika kontroly při přepravě v městské hromadné dopravě a její zákonné meze

Jako zcela běžnou součástí každodenního života se v souvislosti s městskou hromadnou dopravou stala přepravní kontrola jízdních dokladů prováděná tak zvanými revizory. Pokusím se v tomto příspěvku podat rozbor podstatných otázek vztahujících se k činnosti revizorů městské hromadné dopravy (dále „MHD“), stejně jako sporných momentů fenoménu známého jako *černé pasáže*, které jsou nepochybně čas od času velmi aktuálním celospolečenským tématem.

1. Právní vymezení

Základní právní rámec pro další úvahy v této oblasti je vymezen existencí občanskoprávního závazkového vztahu. Na základě přepravní smlouvy podle § 760 an. občanského zákoníku (dále „OZ“), obsahující zjednodušeně na jedné straně závazek dopravit cestujícího dopravním prostředkem z jednoho místa na druhé řádně a včas, na straně druhé zaplatit za tuto službu jízdné. Smlouva s dopravním podnikem je u hromadných dopravních prostředků uzavírána obvykle konkludentním jednáním, spočívající v nastoupení do prostoru příslušného dopravního prostředku s platným jízdním dokladem, čímž je dán souhlas se smluvními podmínkami dopravce, jejichž součástí je i závazek k úhradě za poskytnutou službu – přepravu. To jsou všeobecně známé skutečnosti.

Přesto, že jde o vztah soukromoprávní, je zde dán veřejný zájem státu na regulaci právních vztahů v oblasti drážní a silniční osobní dopravy. Za účelem garance právní jistoty jsou základní právní vztahy v této oblasti upraveny v zákonné rovině. Právní úprava je však v některých otázkách příliš obecná, proto je v § 772 OZ a v dalších zákonech¹⁾, s danou problematikou přímo souvisejících, odkázáno na podrobnější úpravu osobní přepravy, zejména na přepravními řady a tarify, které mohou pružněji reagovat na změny situace a podrobně zohlednit specifičnost jednotlivých druhů přepravy. Těmi jsou vyhláška Ministerstva

¹⁾ Srov. zákon č. 266/1994 Sb., o dráhách, ve znění pozdějších předpisů, (dále „zákon o dráhách“); zákon č. 111/1994 Sb., o silniční dopravě, ve znění pozdějších předpisů, dále „zákon o silniční dopravě“).

dopravy a spojů č. 175/2000 Sb., o přepravním řádu pro veřejnou drážní a silniční osobní dopravu, ve znění pozdějších předpisů, a na konkrétním příkladu města Brna Smluvní přepravní podmínky Integrovaného dopravního systému Jihomoravského kraje²⁾ (dále „Podmínky“) či Prahy – Smluvní přepravní podmínky Pražské integrované dopravy. Z nich mimo jiné plyne, že strana druhá – cestující – uzavřením smlouvy taktéž akceptuje další vedlejší ujednání z této smlouvy, a to mít u sebe platný jízdní doklad (jízdenka, předplatní kupón), který předkládá ke kontrole. Jako následek nedodržení této smluvní povinnosti za služby poskytované dopravním podnikem stanoví Podmínky možnou sankci v případě, kterou představuje tak zvaná přírážka k jízdě. Přírážka k jízdě němu na základě zákona má charakter penále – pokuty stanovené pro porušení smluvní povinnosti právním předpisem (§ 544 odst. 3 OZ); na úrovni soukromoprávní je smluvní pokutou uloženou dopravcem pověřeným pracovníkem, v MHD typicky revizorem.

2. Minulost a současnost přepravní kontroly

Právní úprava postavení revizorů prošla pohnutým vývojem. Za „předlistopadových“ dob využívali postavení veřejných činitelů a vykonávali svoji činnost v souladu s městským přepravním řádem³⁾, provádějící zákon č. 51/1964 Sb., o dráhách, aj., kdy jim příslušelo mimo jiného i veřejnoprávní oprávnění požadovat prokázání totožnosti a cestující byl povinen jim vyhovět, tedy podobně jako v současném zákoně o Policii ČR⁴⁾ a zákoně o obecní policii⁵⁾. V současné době se však situace změnila. Zákonodárce zprvu nahradil stávající drážní zákon novým zákonem o dráhách, ale s derogací zákona výslovně nezrušil některé prováděcí vyhlášky, v důsledku čehož vznikly interpretační problémy⁶⁾, kdy opakovaně judikoval Ústavní soud⁷⁾. Revizorům totiž hrozilo jakési právní vakuum jejich právního postavení. Pokud by tehdy městský přepravní řád spolu se zrušeným zákonem přestal platit, pozbyly by v něm obsažené instituty, zejména pak revizoři, opory v platném právním předpise. Právním následkem by bylo faktické znemožnění provozovateli MHD vlastních

²⁾ Platné od 1. 1. 2007.

³⁾ Vyhláška ministerstva dopravy č. 127/1964 Sb., o městském přepravním řádu.

⁴⁾ Srov. ustanovení § 13 zák. č. 283/1991 Sb., o Policii České republiky, ve znění pozdějších předpisů.

⁵⁾ Srov. ustanovení § 12 zák. č. 553/1991 Sb., o obecní policii, ve znění pozdějších předpisů.

⁶⁾ Podle názorů některých autorů (např. Ondruš, R., Šturmová D., Správní právo, č. 6/1998, nebylo od 1. 1. 1994 po několik dalších let postavení revizorů upraveno obecně závazným předpisem poté, co vyhláška č. 127/1964 Sb., o městském přepravním řádu, pozbyla účinnosti spolu se zákonem o dráhách, aniž by byla výslovně zrušena, už proto, že byl zrušen zákon, na základě jehož zmocnění byla vydána, tudíž by nebylo dost dobře možné vyžadovat dodržování podzákonné právní normy, která postrádá zákonnou oporu. Tento názor však nesdílel Ústavní soud, který vyjádřil právní názor opačný – viz pozn. 7).

⁷⁾ Srov. nálezy sp. zn. II. ÚS 274/01, III. ÚS 274/01, III. ÚS 275/01, I. ÚS 276/01.

mi prostředky žádat prokázání či zjištění totožnosti osoby, u níž je podezření, že využívá služeb městské hromadné dopravy bez úhrady jízdného, jakož i oprávnění přepravce vymáhat od neplatících pasažérů přírážku ve výši 200 Kč. Jinak řečeno, revizoři by byli právně neexistujícími, byť obecně známými *výkonnými nástroji (orgány)* dopravního podniku. Teprve v souvislosti s novelami nového zákona o dráhách a o silniční dopravě na přelomu milénia byla nedůslednost zákonodárce odstraněna, a některá jejich oprávnění koncipována odlišně⁸⁹⁾ a zpřesňována.

3. Kdo jsou revizoři

Z pracovněprávního hlediska mají nyní revizoři MHD⁹⁰⁾ postavení fyzických osob v zaměstnaneckém poměru k dopravním podnikům. Konkrétně Dopravní podnik města Brna (dále „DP“) je obchodní společností – akciovou společností, v níž je město Brno jediným akcionářem, a která, mimo jiné, podniká na úseku přepravy osob, provozující městskou hromadnou dopravu jako hlavní předmět své činnosti. Obecně řečeno, představují subjekty soukromého práva, kontrolující ve stanoveném teritoriu plnění povinností stanovených právními předpisy¹⁰⁾, plnění podmínek vzniku a naplnění přepravní smlouvy a požívající určitých s přepravou souvisejících oprávnění. K tomu jim správněprávní předpis – jakožto zaměstnancům DP – dává v konkrétním okamžiku přepravní kontroly (nikoliv obecně) veřejnoprávní oprávnění mimo jiné i vyžadovat osobní údaje přepravované osoby.

A jak jsou na tom ve světle dnešních platných právních předpisů? Z hlediska MHD je nutné rozlišovat revizory kontrolující v tramvajích, trolejbusích, metru, nebo naopak v autobusech. Na ty první se vztahuje zákon o dráhách, na ty druhé zákon o silniční dopravě. To však neznamená, že by existovali někteří výlučně jen pro ten, či onen typ dopravního prostředku. Pouze se uplatňuje jiná právní úprava, zohledňující specifika dopravních prostředků, která je v částech upra-

⁸⁹⁾ Především problematika oprávnění identifikace černých pasažérů, která byla oproti původní úpravě ve zrušené vyhlášce č. 127/1964 Sb. pojata poněkud liberálněji a vůči černým pasažérům vstřícněji, což souviselo s tím, že revizor ztratil status veřejného činitele. Např. původní dikce...oprávnění zjišťovat totožnost, cestující je povinen prokázat totožnost....se změnila na.... povinnost prokázat osobní údaje potřebné na vymáhání zaplacení jízdného a přírážky k jízdnému.

⁹⁰⁾ Ve skutečnosti se následující pojednání o revizorech týká širšího okruhu osob, které mají totožné postavení, souhrnně označované jako „pověřená osoba“. Podle zákona o silniční dopravě je to řidič a průvodčí vozidla veřejné linkové dopravy a jiná osoba pověřená dopravcem veřejné linkové dopravy a vybavená kontrolním odznakem nebo průkazem dopravce. Podle drážního zákona je to průvodčí drážního vozidla, osoba, která řídí drážní vozidlo, nebo jiná osoba ve veřejné drážní osobní dopravě pověřená dopravcem a vybavená kontrolním odznakem nebo průkazem.

¹⁰⁾ Srov. ustanovení § 37 zákona o dráhách, a ustanovení § 18a zákona o silniční dopravě.

vující vztahy mezi přepravcem a cestujícím, tedy i institutu revizorů, prakticky totožná. V přepravním řádu, provádějícím drážní zákon a zákon o silniční dopravě, a na nějž je odkázáno v § 772 OZ, není problematika revizorů řešena, je proto třeba si vystačit s oběma uvedenými zákony a Podmínkami.

4. Přepravní kontrola a její meze

Zaměřím-li se s odkazem na úvod tohoto pojednání pouze na ty osoby, které využívají služeb DP zdarma, je situace následující. Pokud vstoupí do prostoru bez platného jízdního dokladu (osvědčujícího zaplacení jízdného nebo dovozného nebo osvědčujícího právo na bezplatnou přepravu), případně si jej bezprostředně po nástupu do vozidla MHD nepořídí, není přepravní smlouva uzavřena, a na úkor přepravce tímto (ne)jednáním dochází k bezdůvodnému obohacení ze strany osoby cestující bez platného jízdního dokladu – černého pasažéra. Dojde-li posléze k přepravní kontrole, není podle ustanovení § 37 odst. 4 zákona o dráhách a § 18a odst. 2 zákona o silniční dopravě revizor oprávněn bezprostředně od černého pasažéra požadovat prokázání totožnosti. V první řadě je oprávněn mu uložit k úhradě jízdné a přírážku v částce nejvýše 1000 Kč. Na smluvní bázi podle Podmínek lze proto vyžadovat maximálně tuto částku, ale po splnění určitých podmínek je možné v brněnském případě snížit přírážku na 500 Kč. Nevyhoví-li, může revizor vyžadovat osobní údaje nutné k vymáhání jízdného a přírážky.¹⁰⁾ Pokud černý pasažér zaplatí na místě, není revizor oprávněn osobní údaje požadovat. Dříve bylo nejasné, které údaje jsou těmi osobními, až bylo novelou zákona č. 175/2002 Sb. účinnou od 9. 5. 2002 stanoveno, že jsou to jméno, příjmení, rodné číslo nebo datum narození a adresa místa trvalého pobytu.

Sporná situace by mohla nastat tehdy, pokud by černý pasažér nezaplatil na místě, revizor by s ním sepsal „pokutový bloček“ (zápis o provedené přepravní kontrole), a tento pasažér by jej odmítl podepsat. Revizor by ho k podpisu nemohl nijak fyzicky donutit a v případném pozdějším soudním sporu, kdy by se dopravní podnik jako žalobce domáhal plnění na základě vypsání (avšak nepodepsaného) bločku, by se zdála jako zcela rozhodující otázka dokazování. Dopravce by musel dokázat, že černým pasažérem byl právě onen konkrétní člověk, a naopak na něm by bylo rozumné vysvětlení, jak se jeho detailní osobní údaje ocitly v onom zápise o provedené přepravní kontrole. To je však pouhá teorie. V praxi nebývá absence podpisu problém a čas od času se i tak objeví případy, kdy údajný černý pasažér byl v době přepravní kontroly, na základě které dopravní podnik vymáhá neuhrazené plnění, úplně někde jinde, proto samotný podpis nehraje valnou roli.

¹⁰⁾ Srov. ustanovení § 37 odst. 4 písm. d) zákona o dráhách a § 18a odst. 1 písm. c) zákona o silniční dopravě.

5. Co může revizor

Příslušné předpisy u poskytnutých osobních údajů vyžadují jistotu, neboť za důvěryhodné doklady považují ty, jež jsou vydané příslušným správním úřadem (typicky občanský průkaz, pas). Nutno namítnout imperfektnost právní normy o prokazování osobních údajů, za jejíž nedodržení nenásleduje žádná sankce, čili není třeba nic prokazovat, aniž by něco hrozilo. Zásadním nedostatkem těchto předpisů je nedostatek účinných právních prostředků, jež by na místě přinutily cestující k chování v souladu s očekáváním zákona. **A protože revizor pochopitelně nemá obdobné postavení veřejného činitele jako policisté a strážníci, kteří mohou černého pasažéra z důvodů zjišťování totožnosti i předvést, nemůže jej k prokázání osobních údajů nijak fyzicky donutit, natož ho někam předvádět.** Proto není výjimkou, že černí pasažéři neberou revizory vážně, a pokud to jde, „berou nohy na ramena“. A právě to „*pokud to jde*“ je častým námětem sporů a dohadů. Revizoři chtějí pochopitelně účinně realizovat oprávněné majetkové zájmy dopravce (jízdné a přírážka) a zabráňují takovýmto *nespolupracujícím* osobám, jak jen mohou. Obklopí ho, chytnou za ruku, odeberou mu nějakou jeho věc, aby si byli jisti, že jim neuteče... Nabízí se otázka, zda to nelze charakterizovat jako omezování osobní svobody podle § 231 trestního zákona. Vodítkem k rozřešení může být jedno soudní rozhodnutí¹²⁾, kdy podle názoru soudu jednání revizora MHD, který po zjištění, že poškozený jako cestující v autobusu MHD nemá platný cestovní doklad a odmítá prokázat svou totožnost, bránil svým tělem poškozenému vystoupit z autobusu v úmyslu dopravit jej na konečnou stanici MHD, kam nechal přivolat hlídku Policie ČR, nenaplnuje z materiálního hlediska zákonné znaky trestného činu omezování osobní svobody podle § 231 odst. 1 trestního zákona, neboť nejde o společensky nebezpečné jednání. Navíc revizorům svědčí – a i využívají – institutu *svěpomoci* (§ 6 OZ), v soukromoprávní rovině výslovně uvedeného v čl. 9 odst. 3 písm. e) Podmínek. Je patrné, že na paměti, že realizaci svěpomoci lze provádět pouze přiměřeným způsobem, to znamená, že rozsah a intenzita provedení, jakož i použité prostředky musí v dané situaci odpovídat bezprostředně hrozícímu neoprávněnému zásahu do práv dopravce.

6. Problematický černý pasažér

Zákonodárce se jednou z novel zákona o drahách a zákona o silniční dopravě snažil usnadnit revizorům práci a kompenzovat nedostatek pravomocí oproti policistům. Proto stanovil vůči černým pasažérům, kteří odmítají zaplatit stanovenou pokutu a nejsou (nechtějí) schopni se prokázat věrohodnými údaji o své osobě, povinnost na výzvu revizora jej následovat na vhodné pracoviště veřejné správy

¹²⁾ Srov. rozsudek Krajského soudu v Českých Budějovicích, sp. zn. 4 To 238/2002, ze dne 11. 4. 2001.

ke zjištění totožnosti (na policii), anebo na výzvu pověřené osoby setrvat na vhodném místě do příchodu osoby (to znamená policisty, nebo strážníka) oprávněné zjišťovat totožnost cestujícího. I když zde opět chybí sankce za nesplnění této povinnosti, jde jen o to, jak na zákonné bázi upravit vztah mezi revizorem a černým pasažérem bezprostředně poté, co odmítl poskytnout součinnost. A protože by z důvodu absence uvedené úpravy mohl jednoduše odejít (ledaže by revizor užil svépomoci), bylo třeba zpřesnění. Jistou dávku veřejnomocenské ochrany při výkonu tohoto povolání, a to zejména proti agresivním černým pasažérům, dávají revizorům již uvedené předpisy¹³⁾, když při porušení povinnosti stanovených cestujícím, ohrozí revizory, respektive pověřené osoby, je přestupkem podle zvláštního právního předpisu, kterým je zákon č. 200/1990 Sb., o přestupcích, ve znění pozdějších předpisů (dále „zákon o přestupcích“). Nicméně příslušné ustanovení § 23 odst. 1 písm. z) zákona o přestupcích, bylo zrušeno zákonem č. 181/2006 Sb., kterým se mění zákon č. 266/1994 Sb., o drahách, ve znění pozdějších předpisů, a zákon č. 200/1990 Sb., o přestupcích, ve znění pozdějších předpisů, s účinností od 1. 7. 2006, aniž by je jiné nahrazovalo. Proto jsou výše uvedená ustanovení zákonů v důsledku této nedůslednosti zákonodárce obsoletní.

7. Součinnost s policií

Mnohem efektivnějším, ale méně často používaným způsobem výkonu práce a ochrany uvedených majetkových práv je právě kontrola cestujících revizory společně s policisty. Jak už bylo řečeno, revizor není na rozdíl od policistů (strážníků) v postavení veřejného činitele a nemůže zjišťovat totožnost cestujícího. A vycházím-li z § 13 odst. 3 písm. c) zákona o policii, policista je oprávněn požadovat od cestujícího prokázání totožnosti na základě žádosti revizora, jelikož revizor je osobou, která má na prokázání totožnosti právní zájem – pro vymáhání jízdného a přírážky. Oprávnění požadovat prokázání totožnosti navíc policistům přísluší i tehdy, usuzuj-li, že daná osoba (v tomto případě černý pasažér) spáchala přestupek, popřípadě trestný čin.

8. Poskytnutí údajů černého pasažéra revizorům

Názory se ovšem různí k otázce, zda takto zjištěné údaje může policista (strážník) poskytnout revizorovi. Samotné poskytnutí takto zjištěných údajů revizorům pro zajištění práv jejich zaměstnavatele – přepravce – explicitně žádný právní předpis neřeší, zejména ne zákon o policii. Jedná se spíše o nejasnost v zákoně, kterou praxe marginalizovala a ačkoli výraznější potíže nečiní, přesto bych se jí chtěl zabývat.

¹³⁾ Srov. ustanovení § 37 odst. 8 zák. o drahách a ustanovení § 18a odst. 5 zák. o silniční dopravě.

Jak bylo uvedeno výše, v žádném právním předpise není výslovně stanovena povinnost policistů poskytnout zjištěné osobní údaje černého pasažéra¹⁴⁾ revizorovi, proto je nutné pro objasnění využít interpretačních metod. Teleologickým výkladem lze dospět k závěru, že účelem ustanovení § 13 odst. 3 písm. c) zákona o policii je zajistit poskytnout ze strany policie *účinnou a důslednou* ochranu oprávněným zájmům osob vůči chování jiných osob (v tomto případě vůči nesoučinnosti černého pasažéra) tam, kde by policisté do těchto vztahů jinak nezasažovali, nikoliv ochranu tak zvaně *na půl cesty*. Policista by měl vždy posoudit, zda takto učiněná žádost vychází ze skutečně oprávněného zájmu. Revizoři jsou v tomto ohledu jakousi privilegovanější skupinou, protože jejich právní postavení a oprávnění zjistit osobní údaje „černého pasažéra“ v souvislosti s přepravní kontrolou se opírá o úpravu v předpisech veřejného práva. A protože **předání osobních údajů (jak je taxativně stanoveno v zákoně o drahách a zákoně o silniční dopravě, nikoliv údaje jiné) černého pasažéra revizorovi je nezbytné pro uplatnění práv přepravce při porušení smlouvy o přepravě osob podle § 760 – 764 občanského zákoníku ze strany cestujícího, jsem přesvědčen, že toto předání, v rozsahu stanoveném citovanými zvláštními zákony, revizorovi policistou (strážníkem) je legitimní.**¹⁵⁾ Logickým výkladem lze dovozovat, že s oprávněním zjistit osobní údaje, o něž někdo žádá, je spojeno i poskytnutí zjištěných údajů na takovou žádost. *A contrario* by takové oprávnění totiž postrádalo smysl, neboť obecně zjišťování totožnosti z tohoto důvodu je policistovi (strážníkovi¹⁶⁾ „k ničemu“, a proto oprávnění postoupit takto zjištěné údaje revizorům vystihuje logiku a smysl daného ustanovení. I samotná dikce zákona o drahách a o silniční dopravě se žádoucím výsledkem (zjištění a předání údajů) počítá, byť je vyjádřen nepřímo.¹⁷⁾ Celkově bych onu nejasnost chápal jako výsledek nedůslednosti zákonodárce v této oblasti, proto bych *de lege ferenda* navrhoval za tohoto stavu příslušná ustanovení zákona o policii a zákona o obecní policii pozměnit či doplnit na jednoznačnější a vhodnější znění.

Na druhou stranu, objeví-li „náhle“ černý pasažér při asistenci policie zapomenuté doklady a dostatek peněz na zaplacení jízdného a přírážky, a je ochoten zaplatit na místě, policisté nesmí jeho zjištěné osobní údaje poskytnout revizorům.

¹⁴⁾ Zákon o policii sice obsahuje ustanovení § 42k, které upravuje předávání osobních údajů policií jiným orgánům či osobám, zmíněné důvody se však pro tento případ neaplikují.

¹⁵⁾ Obdobný závěr zastává i Úřad na ochranu osobních údajů, jehož stanovisko jsem k této věci obdržel – nepublikováno.

¹⁶⁾ Situace u strážníků je analogická. Obsahově odpovídající oprávnění k prokázání totožnosti na žádost jiného je zakotveno v ustanovení § 12 odst. 2 písm. e) zákona o obecní policii. Vedle výše nastíněných argumentů tento fakt podepírá i znění ustanovení § 1 odst. 3 zákona: „Každý má právo obracet se na zaměstnance obce zařazené do obecní policie (dále jen „strážník“) se žádostí o pomoc; strážníci jsou povinni v rozsahu svých úkolů požadovanou pomoc poskytnout.“

¹⁷⁾ Srov. dikci „(...) cestující je povinen (...) na výzvu pověřené osoby ji následovat na vhodné pracoviště veřejné správy ke zjištění totožnosti, anebo na výzvu pověřené osoby setrvat na vhodném místě do příchodu osoby oprávněné zjistit totožnost cestujícího, (...)“.

9. Černé pasažérství jako přestupek?

Černé pasažérství má svou reflexi i v předpise veřejnoprávním. Jízdu načerno lze teoreticky z hlediska § 50 zákona o přestupcích považovat za protiprávní jednání naplňující z formální stránky znaky přestupku proti majetku, neboť černý pasažér *v úmyslu* připravit přepravce o platbu za jím poskytovanou službu, předstíraje zaplacení nastoupí do dopravního prostředku, čímž *podvodem způsobí škodu na majetku* přepravce, za což by mohla být ve správním řízení uložena pokuta až 15000 Kč. Tato správněprávní sankce by mohla stát a mohla být uložena i vedle občanskoprávní *sankce* – přírážky k jízdnému, jejímž by byla doplňkem, ale **v případě jednotlivé jízdy lze úspěšně pochybovat o naplnění materiální stránky přestupku – společenské nebezpečnosti (závažnosti), proto je zde asi nepravděpodobné hovořit o spáchání přestupku.** Je-li cestující držitelem platné předplatní průkazky, ale nemá ji u sebe, je i tak spáchání přestupku vyloučeno, neboť chybí subjektivní stránka – úmyslné jednání podvodem připravit přepravce o stanovené jízdné, a tím způsobovat majetkovou újmu. Za služby přepravce zaplatil, ale pouze to v okamžiku kontroly nemůže prokázat.

10. Kam až vede černé pasažérství aneb vymáhání jízdného a přírážky v soudní praxi

Ve skutečnosti však přepravci vzniklou situaci s nezaplacením řeší vymáháním jízdného a smluvní pokuty v rámci civilně-procesního řízení, což je všeobecně považováno za dostačující. To jim zákonodárce usnadnil poslední novelou zákona o silniční dopravě č. 226/2006 Sb. (nikoliv však zákona o drahách), když pro účely tohoto řízení proti cestujícímu, který nezaplatil jízdné a přírážku, je dopravce prostřednictvím osoby pověřené statutárním orgánem oprávněn vyžadovat doplnění, popřípadě upřesnění zjištěných osobních údajů v rozsahu jméno, příjmení, datum narození, adresa trvalého pobytu a u osob do 18 let jméno, příjmení a adresa trvalého pobytu zákonného zástupce z informačního systému evidence obyvatel vedeného podle zákona č. 133/2000 Sb., o evidenci obyvatel a rodných číslech a o změně některých zákonů (zákon o evidenci obyvatel), ve znění pozdějších předpisů.¹⁸⁾ A protože je pravidlem, že soudní řízení se často vede prostřednictvím advokátních kanceláří, jsou výsledné částky mnohem vyšší než samotné přírážky k jízdnému. Vedle toho je další kapitolou samou o sobě i výkon rozhodnutí případného přisouzeného plnění v rámci exekučního řízení.

¹⁸⁾ Srov. ustanovení § 18a odst. 2 zákona o silniční dopravě.