

Portál > Články > K otázce omezování svobod v silničním provozu

## K otázce omezování svobod v silničním provozu

Při státem inzerované oblíbené rétorice o tzv. nulové toleranci k pachatelům přestupků, popř. trestných činů, v silniční dopravě, zejména ve vztahu k nedodržování povolené rychlosti a konzumaci alkoholu, vzniká zásadní otázka, nejen ohledně možné tvrdosti postihu, ale ohledně samotné existence mnohých takových omezení.



**JUDr. Jiří Solil**  
advokát v AK Solil, Fiala a spol.

8. října 2014, 22:00



Autor článku měl možnost sledovat rozhovor dvou vysokých úředníků Ministerstva dopravy, kteří si veřejně notovali v nepřípustnosti zvyšování možné povolené rychlosti ve vybraných úsecích dálnic nad 130 km v hodině. Jejich jediným argumentem bylo, že i když to technický stav některých komunikací a současného vozového parku umožňuje, mohlo by to být nefér k těm, kterým auto prostě více nejede. S podobnými nehoráznostmi se lze pravidelně setkat i v důvodových informacích zejména Ministerstva vnitra, že připuštění omezené míry alkoholu za volantem je prostě nevyhovné.

Zůstává otázkou, má-li stát vůbec funkci vychovávat plně svéprávné osoby. Zda si stát nepřisvojuje funkce, pro které vůbec nebyl zřízen a pro které se v neposlední řadě i výrazně prodražuje jeho fungování. Při současném předvolebním boji je tragické, že všechny rozhodující politické strany v tom nevidí žádný problém.

Při porovnání existence podobných právních předpisů v zahraničí zjistíme, že v postkomunistických zemích je tolerance alkoholu za volantem vždy nulová. Na rozdíl od zemí na západ od našich hranic, kde je většinová tolerance k alkoholu do hodnoty 0,5 promile v krvi. Je skutečností, že současný socializační trend zasahuje i zákonodárství takových bývalých kapitalistických zemí, avšak různým snaživcům se dosud nepodařilo nikterak okleštit podobnou míru svobody řidiče motorového vozidla, dnes dokonce již i nemotorového vozidla, i když by chuť jistě byla. Hlavním důvodem je totiž skutečnost, že na západ od našich hranic, a to nejen v Německu pro ty, kdo tvrdí historky o údajné neukázněnosti našich řidičů, ale i např. ve Francii či v Itálii, kde se o ukázněnosti řidičů vůbec nedá hovořit, není dáno žádné statistické zvýšení nehodovosti obecně ani pod povolenou měrou alkoholu.

Je třeba si uvědomit, že při přijímání zákonů nejde o schvalování nového léku, jako u SÚKL, kdy je na místě doložit nejen účinnou prospěšnost, ale i případné vedlejší účinky, nýbrž zákonná omezení by se měla přijímat vždy s rozmyslem, poté, co byla jednoznačně prokázána jejich potřebnost. Zákonná omezení by zde neměla být jen pro léčení fobií vybraných státních úředníků.

### PODCASTY

**Právní Kontroverze: Zkažená dovolená – kdy má cestující právo na peníze, omluvu nebo náhradní řešení?**

30. června 2026, 10:00



**CODEXIS®**  
... odemkněte sílu AI.

- Šetří čas právníkům.
- Umožní samostatnost ostatním.
- Odpovědi vycházejí z ověřitelných zdrojů.

### ČASOPIS

Přihlaste se k odběru našeho elektronického časopisu

Váš e-mail



**ANAG®**

**NOVINKY**

Pracovní doba  
Daně a příjmy

**2026**

**PÍŠEME O TOM,  
O ČEM  
OSTATNÍ MLČÍ**

čtete

Do podobné kapitoly pak patří i omezování rychlosti na našich silnicích. Autor článku je přesvědčen, že by bylo možné vrátit se k osvědčené praxi změn maximální rychlosti v obcích v denních a nočních hodinách, zejména jsou-li dány světelné dopravní značky s možností změn údajů. Projíždět po pražské magistrále ve tři ráno padesátikilometrovou rychlostí pravděpodobně nepřijde normální nikomu. Stav našich dálnic pak není zcela ideální, ale i Česká republika se může honosit některými kvalitními komunikacemi, kde by při dobrém počasí bylo dozajista možno povolit vyšší než stotřicetkilometrovou rychlost.

Samostatnou kapitolou pak zůstávají tzv. modré zóny, v Praze navíc rozdělené do nepřekrývajících se obvodů a navíc za různé ceny pro osoby podnikající či nepodnikající. Již samotná existence takových zón je sama o sobě na hraně zákonnosti a je-li vybírán vůbec nějaký poplatek, měl by být vybírán ve shodné výši od všech rezidentů, při neomezování možnosti počtu vozidel další cenovou sankcí. Lze vnímat jako hluboký výsměch, že se velká města vybavila svými ozbrojenými složkami, výborně vyzbrojenými a vybavenými, na rozdíl např. od státní policie, to vše z výběru pokut, když modré zóny byly zavedeny tak, aby bylo znemožněno legální zaparkování, byť za poplatek, neboť jiná parkovací místa prostě nejsou.

Při průjezdu nočními městy, opět v tomto bodu vede Praha, nastává zvláštní paradox, kdy jízda trvá v podstatě stejně dlouho, přes prázdnotu ulic, jako za bílého dne, není-li dopravní špička. Velkou módou se staly semaforey na hlavních trasách, které vždy problknou červenou, v jednoznačném záměru zastavit jakékoliv vozidlo, aby následně ihned padla zelená. Zdaleka to nejsou pouze okrajové části Prahy, ale tato móda se dotýká veškerých částí.

Ve shodném principu jsou pak přijímána další dopravní omezení, zejména ve frekventovaných částech Prahy, kdy terčem nejvíce pejorativních poznámek se stává rozšiřování ostrůvků. Takový ostrůvek na křižovatce I. P. Pavlova ze směru od Ječné, zabírající volnému průjezdu vozidel v pruzích a tvořící ještě větší kolony, je toho dobrým příkladem, ale ten samý trend se dá nalézt na dalších místech Prahy, jako např. křižovatka Želivského.

Ze shora uvedeného je zřejmé, že systémovost našich legislativců v těchto absurdních omezujících opatřeních, která nejsou vynucena ani společenskou objednávkou ani potřebou, je plně dána. Ve sdělovacích prostředcích se hovoří jako o tzv. pirátech řidičích, kteří buďto jezdí příliš rychle anebo agresivně tzv. vybrždžují. S tím lze souhlasit do té míry, co je to příliš rychle, když dopravní omezení i podle stávající legislativy jsou zastaralá a zbytečná, což je dokonce i z řad odpovědných pracovníků přiznáváno. Otázkou zůstává, zda také nazývat piráty takové řidiče, kteří úmyslně blokují dopravu, např. pomalou jízdou v levých pruzích či ve městech. Zejména řidiči kamiónů jsou toho dobrým příkladem. Otázkou zůstává, zda piráty nazývat odpovědné osoby, které zaviňují prodlužování prací na hlavních komunikacích, aktuálně D1, kdy jsou dopravní nehody na denním pořádku, ve většině úseků se vůbec nepracuje, a prostě se očekává, že to řidiči vydrží. Otázkou také je, zda za piráty považovat i ty, kdo zaviňují stále horší neprůchodnost a neprůjezdnost Prahou a dalšími městy. A otázkou zůstává, jak takové piráty, budeme-li je tak označovat, budeme postihovat. Je totiž vysoce pravděpodobné, že podobné pirátství a sabotáž plynulého silničního provozu, zaviňují daleko víc dopravních nehod, včetně těch závažných, než těch pár notorických pirátů, které je ze silnic skutečně nutno dostat, ať již proto, že se řídí nezvladatelnou rychlostí či pod významným vlivem alkoholu, o jiných drogách nemluvě. A hlavně zůstává otázkou, kdy se podobný trend stane skutečně natolik uchopitelným a populárním, aby se jím odpovědné orgány zabývaly. Možná si to vynutí zakládání dalších politických stran s okleštěnými volebními programy.

**Solil | Fiala a spol.**  
advokátní kancelář

Sdílet článek



Kopírovat odkaz

trestný čin   přestupek   dopravní kriminalita   ostatní

## Další články

ČLÁNKY

**Obstrukce dlužníka v**

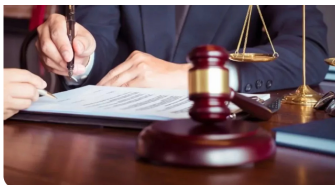




## insolvenční jako trestný čin ...

Dlužník 11 let blokoval insolvenční námitkami podjatosti a žalobami. Nejvyšší soud potvrdil: jde o trestný čin. Co to znamená pro věřitele?

Miroslav Kopeček • 17. července 2026, 07:51



ČLÁNKY

## Česko zásadně mění přístup k trestání korporací. Místo...

Trestně odpovědné jsou v Česku už pár let nejenom fyzické osoby, ale i ty právnické. Od července 2026 se přitom výrazně rozšiřují...

JUDr. Ladislav Smejkal • 16. července 2026, 07:28



ČLÁNKY

## Chybné nebo neexistující odůvodnění jako důvod...

Odůvodnění správního rozhodnutí není úřední formalita ani prostor pro mechanické převyprávění spisu. Je to část rozhodnutí, v...

Kolektiv autorů • 15. července 2026, 07:23



ČLÁNKY

## Způsobilost nezletilého právně jednat

Pokud položíme otázku, zda si nezletilý může bez zastoupení rodičem koupit zmrzlinu, bude nejspíše obvyklá odpověď ano. Při otázce za...

JUDr. Jana Tomešová • 14. července 2026, 07:28



ČLÁNKY

## ESGRR: praktický návod pro poskytovatele ESG ratingů

Již 2. července 2026 nabylo plné účinnosti nové evropské nařízení o transparentnosti a integritě činnosti v oblasti ESG ratingů...

Kolektiv autorů • 13. července 2026, 07:43



### PRÁVNÍ PROSTOR

Právní portál, jehož cílovou skupinou jsou nejenom právní profesionálové a zástupci právnických profesí, ale všichni, kteří potřebují právní informace.



### Obsah

Články

Judikatura

Legislativa

Aktuality

Akce

Podcasty

### Odkazy

O portálu

Redakce

Podmínky užívání

Publikační podmínky

Ochrana osobních údajů

Odběr časopisu

 ATLAS GROUP

Rozmnožování obsahu pro účely automatizované analýzy textů nebo dat dle ustanovení § 39c autorského zákona je bez souhlasu ATLAS consulting spol. s r.o. zakázáno. Jakékoli užití obsahu včetně převzetí, šíření či dalšího zpřístupňování článků a fotografií je bez souhlasu ATLAS consulting spol. s r.o. zakázáno.

