

Jan Štemberk

Řidič tvrdý chleba má...

Pravidla provozu
na silnicích v socialistickém
Československu



ŘIDIČ TVRDÝ CHLEBA MÁ...

PRAVIDLA PROVOZU NA SILNICÍCH V SOCIALISTICKÉM ČESKOSLOVENSKU

Jan Štemberk

Recenzovali:

prof. PhDr. Jan Županič, Ph.D.

JUDr. et PhDr. René Petráš, Ph.D.

Na obálce: Označení účastníků soutěže „Soutěžím v jízdě na 100.000 km bez nehody (z vlastní viny)“, NA, f. ÚPV-BS, k. 61, i. č. 805.



Publikace byla vydána za finanční podpory Ministerstva kultury ČR v rámci projektu NAKI II České století motorismu (DG18P020VV051), který v letech 2018–2022 realizují Fakulta humanitních studií Univerzity Karlovy, Národní technické muzeum a Technické muzeum v Brně.

Vydala Univerzita Karlova, Nakladatelství Karolinum
Praha 2022

Redakce Dita Kříšťanová

Grafická úprava Jan Šerých

Sazba DTP Nakladatelství Karolinum

Vydání první

© Univerzita Karlova, 2022

© Jan Štemberk, 2022

ISBN 978-80-246-5333-4

ISBN 978-80-246-5378-5 (pdf)



Univerzita Karlova
Nakladatelství Karolinum

www.karolinum.cz
ebooks@karolinum.cz

Obsah

Úvod	7
Vývoj automobilového práva	13
Řidiči motorových vozidel	35
Výcvik řidičů	36
Řidičské průkazy	50
Evidence motorových vozidel	64
Poznávací značky	69
Převody vozidel	79
Jízda po silnicích	83
Rychlostní limity	96
Stav a údržba silniční sítě	103
Zimní údržba	109
Dopravní značení	112
Světelná signalizace	121
Řízení provozu dopravními orgány	125
Bezpečnost silničního provozu	127
Organizační zázemí	134
Dopravní výchova	138
Opatření ke zvýšení bezpečnosti	140
Silniční kontroly	152
Řidiči a alkohol	163
Silniční přestupky	171
Trestné činy v motorismu	178
Dopravní nehody	185

Technická stránka	198
Technické požadavky	205
Povinná výbava	217
Technické prohlídky	220
Automobil a okolí	237
Parkování	237
Emise	244
Chodci	250
Automobilem do zahraničí	254
Pojištění	258
Pojištění odpovědnosti z provozu motorových vozidel	258
Havarijní pojištění	267
Náhrada škody	273
Závěr	277
Seznam zkratk	283
Seznam pramenů a literatury	285
Seznam obrazových příloh	289
Summary	291
O autorovi	295

Úvod

Pokud bychom hledali právní oblasti, se kterými běžný člověk přichází nejčastěji do styku, mohli bychom na předních místech uvést pravidla silničního provozu soutěžící o prvenství s právem občanským. Nepřetržitě se v rámci své každodennosti, ať má podobu cesty do práce či volnočasového cyklovýletu, ocitáme ve světě mantinelů. Mnohdy tak činíme zcela bezmyšlenkovitě, aniž bychom si uvědomili, že i naše činnost, často rutinní, má svá jasná pravidla, která je třeba dodržovat. V případě silničního provozu to platí stoprocentně, neboť důsledky plynoucí z neuvědomované regulace či záměrného porušení mohou mít fatální dopady nejen na aktéra jednání, ale i na ostatní účastníky provozu. Většina společnosti je aktivními motoristy a ve venkovním prostoru se pravidelně pohybuje motorovým vozidlem. A že je tato role vlastní téměř každému, dokládá i statistika uvádějící, že k říjnu 2020 bylo v celé republice evidováno 6 856 673 držitelů řidičského oprávnění.¹ S regulací silničního provozu se setkáváme od útlého dětství, kdy si osvojujeme postupy pro přecházení silnice či se učíme rozeznávat barvy na semaforu. Nejintenzivněji se seznamujeme s pravidly chování na silnicích v době svého řidičského výcviku. Na rozdíl od jiných oblastí práva pravidla provozu na silnicích studuje velká většina obyvatel. S výjimkou řidičů z povolání se další vzdělávání obvykle odehrává prostřednictvím médií, která o nejdůležitějších změnách přinášejí více či méně komplexní informace.

1 Počet řidičských průkazů, online: [https://www.mdcz.cz/Ministerstvo/Zadost-o-poskytnuti-informace-\(1\)/Poskytnute-informace/Pocet-ridicky-prukazu](https://www.mdcz.cz/Ministerstvo/Zadost-o-poskytnuti-informace-(1)/Poskytnute-informace/Pocet-ridicky-prukazu) (13. 3. 2022).

Předložená monografie si klade za cíl navázat na předchozí práci autora, v níž se věnoval pravidlům provozu na českých silnicích v první polovině 20. století.² To v podstatné míře vymezovalo okruh zkoumaných témat. Odlišná koncepce byla zvolena při strukturování knihy. V první polovině 20. století byl vývoj sledován chronologicky. Bylo to dáno tím, že ve sledovaném období existovalo jen málo legislativních mezníků, změny tak nebyly příliš časté, a také materie nebyla rozsáhlá. Odráželo to samozřejmě tehdejší stav motorismu. Ve druhé polovině 20. století docházelo jednak k častějším změnám pravidel provozu, což reagovalo na vývoj situace na československých silnicích, a výrazným způsobem narostl rozsah, jednak se stále zpřesňovala a rozšiřovala pravidla chování v silničním provozu, dále narůstaly nároky na technickou a konstrukční stránku, zvláště s prosazováním bezpečného automobilu. Chronologický přístup by tak velmi pravděpodobně vedl k nepřehlednosti celého textu a nutnosti návratů k již připomínanému. Zvolený přístup tedy spíše sleduje dílčí témata: řidiče, evidenci motorových vozidel, pravidla jízdy, bezpečnost, technickou stránku. Tato témata pak rozvíjejí jednotlivé kapitoly knihy. Po metodologické stránce byla inspirativní publikace věnovaná obdobné tematice v Německu.³ Ačkoli se jedná o zcela odlišný právní řád, byly trendy obdobné a situace v Československu v obecné rovině kopírovala vývoj v západní části Německa.

Časový rámec zkoumání je na svém počátku vymezen rokem 1950, kdy došlo k nahrazení meziválečných a protektorátních předpisů upravujících automobilové právo. Podařilo se tím opět dosáhnout shodného znění právních předpisů v českých zemích i na Slovensku. Zohledněny byly i výsledky poválečných mezinárodních jednání v Ženevě. Tento rok tak přinesl novou komplexní úpravu všech oblastí silničního provozu. Rok 1950 je také charakteristický zásadní změnou celého československého právního řádu, do kterého se promítly změny odstartované únorovým převratem v roce 1948. Druhým mezníkem je rok 1989. Jeho volba byla ovlivněna jednak zásadními politickými a společenskými změnami, které přinesl, současně však došlo s účinností od 1. ledna 1990 k vydání nových pravidel silničního provozu. Od ledna 1990 se začala psát nová etapa vývoje automobilového práva. V názvu použitý pojem „socialistický“ je do jisté míry pro sledované období zjednodušující zkratkou, která

2 Jan Štemberk: *Automobilista v zajetí reality. Vývoj pravidel silničního provozu v českých zemích v první polovině 20. století*, Praha 2008.

3 Heinrich Praxenthaler: *Sicherheit und Strassenverkehr 1950–2000, Initiativen und Maßnahmen in Deutschland Unfallverlauf und Erfolgsbilanz*, Bonn 2001.

je obecně srozumitelná, ačkoli oficiálně se adjektivum socialistické pojí s Československem až od roku 1960, do té doby je socialismus v éře lidové demokracie teprve budován. Díky skutečnosti, že kniha navazuje na již zpracovaný vývoj automobilového práva v období před rokem 1950, bylo možné omezit přesahy. Tam čtenář najde i odpovědi na vývoj některých institutů (např. odpovědnost za škodu z provozu) v první polovině 20. století.

Ačkoli je z názvu monografie zřejmé, že pozornost je věnována celému státu, je přece jen třeba přiznat, že pramenný výzkum směřoval převážně k českým zemím. Je sice pravdou, že pravidla pro provoz na silnicích, řidiče i technické provedení byla po zkoumané období pro celý stát stejná, ale přeci jen, zvláště po federalizaci, rozdílly narůstaly. Postižení slovenských specifik by si proto vyžádalo další pramenný výzkum.

První kapitola se zaměřuje na vývoj automobilového práva. Samotný tento pojem může vzbuzovat diskusi. Jeho prosazení v praxi není jednoznačné, ačkoli se s tímto termínem setkáváme již v meziválečném období.⁴ Jedná se o oblast správního práva, která by mohla na první pohled splývat s právem silničním, což je možné vnímat jako ekvivalent k právu železničnímu. Automobilové právo je však možné vnímat jako dílčí součást práva silničního, neboť jeho obsahem není silniční doprava a ani samotné silniční zákonodárství. Naopak součástí automobilového práva tradičně představuje soukromoprávní odpovědnost za škodu způsobenou provozem motorových vozidel. V dosud publikovaných pracích k vývoji práva v poválečném Československu zůstávalo téma stranou zájmu.⁵ Oblast automobilového práva stojí na třech pilířích: řidiči, provoz na silnicích a technické požadavky na motorová vozidla. Pomyslnou čtvrtou nohu tvoří právě ona odpovědnost za škodu vzniklou motorovým provozem. V první kapitole bude podán základní přehled právní úpravy, se kterou bude v následujících kapitolách pracováno. Vlastní pravidla silničního provozu, což je termín, který se poprvé prosadil do legislativy v roce 1950, tvoří jen dílčí část automobilového práva.

Základ motorismu představuje řidič a motorové vozidlo. Požadavky, které byly na řidiče kladeny ve vztahu k jednotlivým druhům motorových vozidel, zkoumá druhá kapitola. Třetí kapitola je věnována evidenci a převodům motorových vozidel, neboť na silnicích se měly vyskytovat

4 Srovnej časopis: *Aktuality československého práva automobilového* vydávaný v letech 1935 až 1938.

5 Srovnej: Jan Kuklík a kol.: *Vývoj československého práva 1945–1989*, Praha 2009; Jan Kuklík a kol.: *Dějiny československého práva 1945–1989*, Praha 2011; *Vývoj práva v Československu v letech 1945–1989*, Praha 2004.

jen vozy splňující technické podmínky, což osvědčovala skutečnost, že byly řádně zaregistrovány a byla jim přidělena státní poznávací značka.

Následně se pozornost přesouvá k pravidlům provozu na silnicích. Tato materie je rozdělena do dvou kapitol. Čtvrtá cílí na vlastní jízdu po silnicích, tedy na chování v křižovatkách, jízdu v pruzích, rychlostní limity, dopravní značení a na údržbu vlastních silnic. Pátá kapitola se následně zaměřuje na opatření, která měla přispívat ke zvýšení bezpečnosti, organizačním zázemím a dopravní výchovou počínaje, přes silniční kontroly až po dopravní nehody a jejich příčiny.

V šesté kapitole bude představen vývoj technických požadavků na motorová vozidla, tedy jak se ve zkoumaném období vyvíjely požadavky na výstavbu a technické parametry nových vozidel a jakým způsobem bylo sledováno, že vozidla na silnicích tyto požadavky splňují. Stranou zájmu nemůže zůstat ani otázka, jak měly technické požadavky přispívat ke zvýšení bezpečnosti na cestách.

Obsahem sedmé kapitoly bude sledování vlivu motorismu na své okolí. Zvláště se zaměří na problematiku parkování, s využitím pravidel platných v Praze, vývoj pohledu na emise (výfukové plyny a hluk) a tradiční vztah motoristů a chodců. Osmá kapitola stručně přiblíží specifika zahraničních cest, zvláště z pohledu dokumentů, které byly k takové cestě nezbytné. Závěrečná devátá kapitola sleduje úpravu odpovědnosti za škodu způsobenou motorovými vozidly. Větší pozornost je věnována pravidlům povinného odpovědnostního pojištění, náhradě škody a s ohledem na úplnost tématu a vzájemné souvislosti nechybí ani nástin pojištění pro případ vlastní havárie.

Téma provozu na československých silnicích ve druhé polovině krátkého dvacátého století dosud stálo v pozadí zájmu historie i právních dějin. Pozornosti se dosud dočkaly jen některé dílčí otázky. Graficky dobře zpracovaná monografie o vývoji evidence motorových vozidel⁶ podává zevrubný přehled o podobě poznávacích značek od počátku 20. století do počátku 21. století. Její přínos lze spatřovat zvláště v bohaté ilustrační výbavě. Druhou oblastí, jež upoutala pozornost, jsou silniční přestupky. Dosti stručně pojatý přehled přestupků a jejich projednávání však bohužel nevyužil potenciál tématu.⁷ V nedávné době

6 Filip Zelený – Dalibor Feureisil: *Poznávací značky v Čechách, na Moravě a ve Slezsku*, Chyňava 2011.

7 Kamil Pavlíček – Jindřich Komárek: *Historie a vývoj silničních dopravních přestupků v právní úpravě před vznikem Československé republiky a po jejím vzniku až do počátku České republiky*, Praha 2015.

se svého přehledového zpracování dočkala i legislativní pravidla upravující výcvik řidičů.⁸

Při zpracování monografie bylo zcela nezbytné se opřít o pramenový základ. Na prvním místě je třeba uvést legislativu (zákony, nařízení, vyhlášky a výnosy) obsaženou ve Sbírce zákonů a v 50. letech hojně i v Úředním listě. V této souvislosti je nutné zmínit, že číslování vyhlášek vychází z jejich publikování v Úředním listě a zcela se neshoduje s čísly uvedenými v Úředním vestníku vycházejícím na Slovensku. Samotná legislativa by však nedostačovala k vytvoření dostatečně plastického obrazu zkoumané problematiky. Ve snaze porozumět okolnostem souvisejícím s procesem přípravy a tvorby právních předpisů se výzkum dále opřel o archivní fondy ústředních státních orgánů Úřad předsednictva vlády, Ministerstvo dopravy, Ministerstvo vnitra ČSR/ČR, Sekretariátu ministerstva vnitra, ÚV KSČ apod. uložených v Národním archivu v Praze a v Archivu bezpečnostních složek. Archivní výzkum byl doplněn několika regionálními sondami do fondů Svazarmu.⁹ Pro lepší pochopení jednotlivých ustanovení pravidel provozu na silnicích se ukázaly přínosnými dobové příručky určené řidičům či uchazečům o řidičský průkaz vysvětlující vyhlášky regulující provoz motorových vozidel. Tyto rukověti obsahovaly oficiální výklad jednotlivých ustanovení pravidel schvalovaný Dopravní službou Veřejné bezpečnosti.¹⁰

Stěžejní pramen představují dobová motoristická periodika. Ve sledovaném období vycházelo několik časopisů zaměřených na oblast motorismu. Ústřední postavení měl časopis *Svět motorů* vydávaný, od roku 1947 nejprve jako čtrnáctideník a od konce 60. let v podobě týdeníku, po celé sledované období. Vydávání bylo v rukou autoklubu, nejprve Autoklubu Republiky československé a později automotoklubu Svazarmu. *Svět motorů* byl určen široké motoristické veřejnosti, proto měla na jeho stránkách místo témata z oblasti motoristické legislativy i bezpečnosti provozu. Pravidelnou byla i rubrika seznamující s vývojem rozhodovací praxe soudů v motoristických případech. Od roku 1955 začal

8 Jan Štemberk: Vývoj přípravy řidičů v českých zemích do roku 1989, *Právněhistorické studie* 51, č. 1 (2021), s. 87–110.

9 Podrobněji jsou studované archivní fondy uvedeny na konci publikace.

10 Např. *Nová pravidla silničního provozu*, Praha 1952; Dobroslav Srnec – Václav Vinš: *Učebnice předpisů silničního provozu*, Praha 1956; Ladislav Haškovec: *Znáte dopravní předpisy? Pravidla silničního provozu a dopravní řád pro hlavní město Prahu s komentářem*, Praha 1959; Zdeněk Svátek – Evžen Frýdl: *Pravidla silničního provozu*, Praha 1961; Zdeněk Svátek – Josef Hajer – Václav Ryska: *Zkušební testy a vyhláška č. 80 (Učebnice pravidel silničního provozu)*, Praha 1969; Josef Hajer – Václav Ryska: *Pravidla silničního provozu a zkušební testy*, Praha 1981.

vycházet časopis *Motoristická současnost* vydávaný jako čtvrtletník *Svět motorů*. *Motoristická současnost* se zaměřovala na vývoj techniky a motoristický sport. V roce 1957 se spektrum motoristických periodik rozšířilo o časopis *Automobil* vydávaný ministerstvem strojírenství jako měsíčník pro pracovníky v oboru konstrukce a výroby motorových vozidel. Objevovala se však i témata z technických požadavků a bezpečnosti silničního provozu. Od roku 1953 vycházející časopis ministerstva dopravy *Doprava* se v roce 1957 rozdělil na dvě řady zaměřené na železniční a silniční dopravu. Časopis *Silniční doprava* vycházel s podtitulem měsíčník pro technické, technologické a ekonomické otázky automobilové a městské dopravy a silničního hospodářství. Poslední číslo bylo vydáno v závěru roku 1967. Od ledna 1968 na jeho místo nastoupil časopis *Ža volantem*, který rozšířil řady motoristických časopisů. Již od svého vzniku poskytoval prostor pro témata týkající se bezpečnosti silničního provozu, od roku 1969 převzal jeho vydávání BESIP a tím se stal oficiálním periodikem. Samostatné působení časopisu *Ža volantem* bylo relativně krátké a skončilo v roce 1975, kdy byl sloučen s *Motoristickou současností*, což vedlo i k úpravě názvu na *Motoristická současnost Ža volantem*. Po provedení několika sond se ukázaly z pohledu zkoumaného tématu nosnými zvláště časopis *Svět motorů*, *Automobil* a *Ža volantem*, které byly následně zevrubně excerpovány.

Shora uvedené hlavní prameny byly ještě dílčím způsobem doplněny motoristickou literaturou zkoumající psychologické a fyziologické aspekty osoby řidiče.

Vývoj automobilového práva

Závěr 40. let byl ve znamení přípravy nové kodifikace pravidel silničního provozu a celého automobilového práva. Hlavním cílem bylo odstranit dualitu vyplývající z rozdílné územní úpravy, která vládla v českých zemích řídících se předpisy z doby okupace (vládní nařízení č. 241–243/1939 Sb. z. a n.), a na Slovensku, kde zůstával v platnosti československý zákon o jízdě motorovými vozidly (č. 81/1935 Sb. z. a n.). Ve prospěch okupačních předpisů svědčila lepší bezpečnostní ustanovení, kdežto návrat k předválečné československé úpravě byl vnímán jako krok zpět.¹¹

Do příprav nové kodifikace, která měla odpovídat potřebám poválečné motorizace, zasáhla konference svolaná do Ženevy. Jejím účelem bylo přijetí nové mezinárodní úpravy silničního provozu, jež by nahradila dosavadní mezinárodní úmluvu přijatou v Paříži v roce 1926.¹² Jelikož se předpokládalo, že nová úmluva bude obsahovat podrobnější úpravu a řadu nových ustanovení, bylo logické s domácími legislativními přípravami počkat. Úmluva o silničním provozu (zvaná též Ženevská úmluva) byla přijata 19. září 1949 a jménem Československé republiky byla podepsána 28. prosince 1949. Ačkoli pro Československo vstoupila v platnost až v březnu 1952, nová pravidla silničního provozu již měla být s touto úmluvou v souladu. Pod patronací *Evropské hospodářské komise OSN* (dále též EHK) došlo 16. září 1950 k uzavření speciální evropské úmluvy, jež Ženevskou úmluvu doplňovala.¹³

¹¹ J. Štemberk: *Automobilista v zajetí reality*, s. 134.

¹² Tamtéž, s. 94–95.

¹³ Jaromír Řežábek: *Evropská hospodářská komise, Doprava 4*, č. 6 (1956), s. 186–188.

Připravovaný zákon měl naplnit tři hlavní cíle: unifikovat a modernizovat předpisy upravující silniční provoz; převést výcvik řidičů na organizaci československých motoristů; a nově upravit pojištění zákonné odpovědnosti z provozu motorových vozidel. „Jedním z důležitých předpokladů řádného rozvoje silniční dopravy podle pětiletého hospodářského plánu je jednotná, na celém území platná úprava silničního provozu přihlížející k nynějšímu stavu techniky i k požadavkům bezpečnosti a plynulosti silničního provozu. Této jednotnosti předpisů o silničním provozu dosud není. ... Odstranění nejednotnosti v úpravě silničního provozu, která ohrožuje bezpečnost a plynulost stále vzrůstajícího silničního provozu mezi zeměmi českými a Slovenskem, bylo zatím odkládáno se zřetelem na připravovanou Světovou úmluvu o silniční a automobilové dopravě. Konference o této úmluvě skončila dne 19. září 1949 a vláda ve své schůzi konané dne 20. prosince 1949 projevila souhlas s přistoupením československé republiky k úmluvě.“¹⁴

Vládní návrh zákona byl Národnímu shromáždění předložen 18. dubna 1950. Ústavně-právní výbor osnovu projednal na své schůzi 11. května 1950. Po diskusi, při níž byla všeobecná rozprava sloučena s podrobnou, výbor přijal text s několika změnami, které však nezasahovaly do merita návrhu. Návrh zákona byl projednáván na schůzi 18. května 1950. Ačkoli se zajisté jednalo o důležitý předpis, mezi poslanci nevzbudil žádný zájem, jak bylo v této době obvyklé. Po úvodním slovu zpravodaje poslance Josefa Havla se již nenašel žádný z poslanců, který by se chtěl k osnově vyjádřit. V následujícím hlasování byl zákon přijat.

„Osnovaný zákon obsahuje jen zcela všeobecné zásady nové úpravy silničního provozu, kdežto úpravu podrobností ponechává prováděcím předpisům. Rozvoj silničního provozu i technický pokrok, který nutno očekávat, by totiž stěží snesly, aby celkem málo pružnou zákonnou úpravou byly řešeny všechny podrobnosti, které v zájmu bezpečnosti a plynulosti silničního provozu nutno upravit a které podle potřeby musí být rychle přizpůsobovány novým požadavkům v uvedených směrech, po případě i dalším mezinárodním úpravám, k nimž by československá republika v budoucnu přistoupila.“¹⁵

Ve své podstatě se jednalo o stejné argumenty, které podporovaly přijetí rámcového zákona dále rozváděného operativně vydávanými

14 Národní shromáždění republiky Československé 1950, I. volební období. 5. zasedání, tisk 449, Vládní návrh zákona o průvozu na veřejných silnicích, Důvodová zpráva, dostupný z https://www.psp.cz/eknih/1948ns/tisky/t0449_01.htm (20. 6. 2021)

15 Tamtéž.

prováděcími předpisy, jež zaznívaly v první polovině 30. let, kdy se poprvé pracovalo na unifikaci a modernizaci československého automobilového práva. Je však nutno říci, že stručnost zákona č. 56/1950 Sb. svého předchůdce z poloviny 30. let (č. 81/1935 Sb.) významně překonala. Zákon sestával z pouhých 24 paragrafů. Obecná ustanovení §§ 1–6 poukazovala na význam péče o bezpečný a hospodárny provoz na silnicích pro národní hospodářství, důležitost zachovávání pořádku na silnicích, které může používat každý, význam dopravních značek a nezbytnost dodržovat pokyny orgánů řídicích silniční provoz. Umístění dopravní značky musel na své nemovitosti každý ve veřejném zájmu bezplatně strpět. Upraveno bylo i zvláštní užívání silnic, k němuž bylo třeba povolení, stejně jako v případě, pokud měla být na silnici či v její blízkosti umístěna zařízení, jež by mohla narušovat bezpečnost silničního provozu. Bezesporu zajímavým byl § 6, který stanovoval, že pokud někdo nedbá pravidel silničního provozu nebo pokynů řídicích orgánů, může „býti – bez újmy trestních opatření – vychováván ke kázní povinným školením o pravidlech vydaných pro silniční provoz“. Je třeba zdůraznit, že se to týkalo každého, a nikoli jen motoristů. Toto školení však nesmělo být delší než tři hodiny a konalo se zpravidla v neděli. Platilo též, že místo konání nesmělo být vzdáleno více než pět kilometrů od bydliště hříšníka.¹⁶ Provinilec z menší výsky se tak školení příliš obávat nemusel. Za zdůraznění stojí to, že zákon zavedl a razil termín předpisy o silničním provozu, oproti dříve používanému pojmu dopravní řád.

Druhý oddíl zákona (§§ 7–9) uváděl, že na silnicích mohou být používána jen vozidla, jež svou konstrukcí a vybavením neohrožují bezpečnost a plynulost provozu. Tedy jen vozidla (všechna, nejen motorová) v řádném stavu, za který odpovídal provozovatel. Pokud byla o stavu pochybnost, mohl národní výbor nařídít provedení technické prohlídky. Osoba, u níž se ukázala nezpůsobilost či nespolehlivost potřebná k řízení vozidel určitého druhu, mohla být v oprávnění je řídit nejen omezena, ale mohl přijít i zákaz. S ohledem na umístění tohoto ustanovení se to nevztahovalo jen na motorová vozidla. Teoreticky mohl takový zákaz dopadnout i na řízení nemotorových vozidel. To by však vyvolávalo otázky, zda je možné zakázat činnost, kterou může činit bez povolení každý. Třetí oddíl (§§ 10–14) se týkal výlučně motorových vozidel. Zdůrazněn byl význam péče státu o rozvoj a zlidovění motorismu. Dále byl

16 Zkušenosti z nedělních škol přestupníků dopravního řádu, *Svět motorů* 8, č. 16 (1954), s. 504.

upraven výcvik řidičů, akcentováno bylo, že motorové vozidlo může řídit jen osoba s povolením (řidičským průkazem). Na veřejných silnicích se směla používat jen schválená motorová vozidla, pro něž byla přidělena poznávací značka a za které bylo zapláceno povinné pojištění odpovědnosti z provozu. Čtvrtý oddíl (§ 15) upravoval používání veřejných silnic zvířaty.

Pátý oddíl (§ 16–18) se týkal příslušnosti. V prvním stupni byly ve věcech upravených tímto zákonem příslušné okresní národní výbory. Na úrovni ústředních státních orgánů však již nastávaly složitější kompetenční vztahy. Ministerstvo dopravy mělo ve své kompetenci péči o rozvoj motorismu, silniční vozidla a jejich řidiče. Ministerstvo techniky bylo příslušné v technických záležitostech silnic, jejich ochrany a dopravního značení. Ministerstvu financí náležela oblast zákonného pojištění odpovědnosti a ministerstvu vnitra pravomoc v ostatních věcech, a též ve věci spolehlivosti řidičů. Oblast motoristického sportu byla přiřčena do působnosti Státního úřadu pro tělesnou výchovu a sport.¹⁷ Šestý oddíl (§ 19) obsahoval trestní ustanovení a poslední sedmý oddíl (§§ 20–24) přinášel závěrečná ustanovení. Zmocňoval vládu k vydání prováděcího vládního nařízení a stanovoval jeho rámcový obsah. Zrušovací ustanovení rušila nejen Fondy pro podporu úrazů motorovými vozidly, ale i koncese autoškol a samozřejmě dosavadní právní předpisy týkající se provozu na silnicích. Zákon (§ 23) uváděl demonstrativní výčet zrušených předpisů, z nichž řada pocházela ještě z 19. století. Rušily se i další předpisy, které se týkaly věcí upravených tímto zákonem.

Na základě zákona bylo připraveno vládní nařízení č. 11/1951 Sb., jímž se provádí zákon o provozu na veřejných silnicích. Vodítkem při přípravě prováděcího vládního nařízení byla zvolena koncepce pouze jediného nařízení k provedení celého zákona. Tato představa jediného všeobsažného nařízení musela být přehodnocena. Původní návrh totiž obsahoval 252 paragrafů a v rámci připomínkového řízení byl označen za zcela nepřehledný. Materie musela být proto rozdělena a na vládní nařízení navázalo ještě několik ministerských vyhlášek (zvláště č. 327 a 328/1951 Ú. l.). Prováděcí ministerské vyhlášky, měly být „omezeny jen na případy diktované nezbytnými požadavky pružného regulování proměnlivých podrobností“.¹⁸ Při přípravě osnovy vládního nařízení bylo

17 Blíže ke Státnímu úřadu pro tělesnou výchovu a sport: Jan Štemberk: *Pěšky, na lyžích, na kole, lodí či autem. K dějinám československé turistiky v letech 1945–1968*, Pelhřimov 2017, s. 44n.

18 NA, f. ÚPV-BS, k. 61, sg. 153/19, i. č. 810, Důvodová zpráva.

přihlíženo k dosavadním zkušenostem ze silničního provozu, poznatkům profesionálních řidičů a bezpečnostních orgánů, připomínkám z výroby, dbáno bylo též mezinárodní Ženevské úmluvy o silniční dopravě, „čerpáno bylo také ze zkušeností v cizině, pokud byly dostupny, zejména ze sovětské úpravy silničního provozu“.¹⁹

Jako vzor posloužily sovětské silniční předpisy pro oblast moskevskou a kirovskou (leningradskou). „Všechny důležité sovětské úpravy, které u nás nebyly zavedeny a někdy ani známy, byly – někdy i doslovně – převzaty.“²⁰ Pro toto období je mnohdy nekritické přejímání sovětských norem a pravidel typické. Ze sovětských pravidel byly převzaty formulace povinností řidičů a držitelů motorových vozidel, vložka k řidičskému průkazu, zákaz dvojího předjíždění, zákaz předjíždění vozidla, jež dává znamení o odbočování vlevo, vymezení pojmu hranice křižovatky, pravidelné technické prohlídky či vyznačování poznávacích značek též na postranicích nákladních vozidel. „Ze sovětských předpisů nebylo převzato jen několik málo vzorů, a to proto, že tato ustanovení jsou v SSSR umožněna lepšími technickými předpoklady nebo vyšší kvalitou řidičských kádřů.“²¹ Nebyla převzata možnost odbočit vpravo, pokud svítila na semaforu červená a nedošlo k omezení vozidel jedoucích v přímém směru na zelený signál. Dále zůstala stranou ustanovení o jízdě v křižovatkách podle druhu vozidel (trolejbus, autobus, osobní automobil apod.). Další rozdíl zůstal v dopravních značkách a regulaci dopravy pokyny dopravních orgánů.²²

Vládním nařízením upravená pravidla zahrnovala práva a povinnosti účastníků provozu na silnicích, jejich předepsanou kvalifikaci, ustanovení o podmínkách užívání veřejných silnic a pohybu po nich, včetně ochrany silničního tělesa. V Praze byla dána možnost upravit místní pravidla provozu (dopravní řád) vyhláškou odlišně. Zvláštnost postavení Prahy se odvíjela již od roku 1900. Bylo to odůvodňováno specifickými požadavky velkoměstského provozu. Dle dobové argumentace se jednalo o kompromis mezi místní úpravou prováděnou dopravními značkami, jejichž hustota by však vytvářela nepřehledné situace a zvyšovala bezpečnostní rizika, a zcela zvláštním legislativním řešením. Nicméně se nejednalo o ideální řešení. Rizika to přinášelo zvláště pro venkovské

19 Tamtéž.

20 NA, f. ÚPV-TS, k. 44, č. j. 2480/52-taj., Nové předpisy o silničním provozu a jejich přizpůsobení sovětským vzorům.

21 Tamtéž.

22 Tamtéž.

řidiče přijíždějící do hlavního města. Nezbytností se proto stalo, „aby pražský uliční řád byl předmětem řídičského výcviku a zkoušek“.²³ Nařízení stanovovalo v pravidlech silničního provozu následující „instanční“ pravidla: základní – obecná úprava provedená právními předpisy, nadřazená – místní úprava provedená dopravním řádem či dopravním značením, nejvýše stály pokyny orgánů řídicích provoz. „Základním vodítkem bylo, aby pravidla sice dbala v první řadě bezpečnosti silničního provozu, ale aby se tak pokud možno nedělo na úkor jeho plynulosti a hospodárnosti.“²⁴

Zákon a vládní nařízení č. 11/1951 Sb. dále prováděly vyhlášky. Stěžejní význam měly vyhláška ministerstva národní bezpečnosti č. 327/1951 Ú. l., kterou se stanoví pravidla silničního provozu, vyhláška ministerstva dopravy č. 328/1951 Ú. l., o způsobilosti vozidel k provozu na veřejných silnicích, o způsobilosti k jejich řízení a o péči o rozvoj motorismu, dále vyhláška č. 105/1951 Ú. l., o provádění pojištění zákonné odpovědnosti za provoz motorových vozidel, vyhláška ministerstva školství č. 407/1950 Ú. l., o organizačním řádu učilišť pro výcvik řidičů motorových vozidel a vyhláška ministerstva dopravy č. 68/1951 Ú. l. o povinnostech držitelů a řidičů motorových vozidel (přívěsů). Již při přípravě prováděcích vyhlášek se projeví komplikace, které rozdělení kompetencí přinášelo. Ministerstvem dopravy připravovaný text přesáhl rozsahem 100 stran a podle názoru připomínkových úřadů byl detailní a zcela nepřehledný. Ministerstvo spravedlnosti si povšimlo, že „vyhláška obsahuje četná ustanovení, která upravují tytéž věci, jako současně připravovaná vyhláška ministerstva národní bezpečnosti o pravidlech silničního provozu“.²⁵ Dále také poukázvalo, že navíc „ustanovení obou vyhlášek jsou namnoze v rozporu“.²⁶ Charakteristickým znakem byla podstatně větší podrobnost nových pravidel. „Nový text pravidel lze proto označit za podrobný návod k silničnímu provozu, ovšem návod závazný.“²⁷

Celková koncepce zcela odpovídala době svého vzniku. Normotvůrce vycházel ze zásady vzájemné opatrnosti a kolektivní odpovědnosti všech uživatelů silnic. Po všech byla vyžadována kázeň a současně takové

23 NA, f. ÚPV-BS, k. 61, sg. 153/19, i. č. 810, Důvodová zpráva.

24 Tamtéž.

25 NA, f. ÚPV-BS, k. 669, sg. 643/40, Vyhláška o způsobilosti vozidel a jejich řidičů k provozu na veřejných silnicích, 25. 8. 1951.

26 Tamtéž.

27 Josef Kunc: Nové předpisy o silničním provozu, *Svět motorů* 5, č. 117–118 (1951), s. 1476.

chování, aby nedocházelo k ohrožování bezpečnosti osob, majetku a plynulosti silničního provozu. Ke správnému chování v silničním provozu už nestačilo „pouhé“ dodržování legislativou stanovených povinností, ale potřebné bylo i do jisté míry předpokládat, že ostatní účastníci pravidla dodržovat nebudou a v takovém případě být opatrný a svým jednáním předejít případné dopravní nehodě. „Povaha silničního provozu totiž nutí přikázat i těm, kteří sice sami dbají pravidel, ale mohou svou opatrností zachránit třebaš i ty, kteří je přestupují, a uchránit tak naši společnost od škod na životech, zdraví a majetku, aby této opatrnosti dbali.“²⁸ Při posuzování odpovědnosti za případnou nehodu se proto stala velmi významnou kategorií možnost nehodu odvrátit. Tuto možnost nemusel mít jen ten, kdo porušil svou povinnost, ale i ten, kdo sice jednal v souladu s pravidly, ale „nezachoval opatrnost, jakou společnost na něm vyžaduje“,²⁹ neboť z chování druhého mohl předpokládat, že on pravidla nedodrží (jede rychle po vedlejší silnici a pravděpodobně nedá přednost vozidlu na silnici hlavní).

Soudy tato ustanovení interpretovaly tak, že žádný účastník silničního provozu se nemůže spoléhat na to, že druhý účastník bude dodržovat své povinnosti a neustále musel být připraven na nezákonné chování druhého. Tomu musí uzpůsobovat svou jízdu. Tento striktní výklad byl přehodnocen až na počátku 60. let, kdy s ohledem na růst silniční dopravy byl nahrazen principem „vzájemné důvěry“. Podle rozhodnutí Nejvyššího soudu č. 26/64 Sb. rozh. se mohl každý spoléhat na to, že ostatní budou dodržovat pravidla silničního provozu a podle toho se chovat. Nemusel tedy při vjíždění do křižovatky po hlavní silnici předpokládat, že jiný řidič jedoucí po vedlejší silnici mu nedá přednost a podle toho snížit rychlost, neboť nedání přednosti v jízdě je častým přestupkem. Současně však stanovil, že se není možné lehkomyšlně spoléhat na vlastní přednost, pokud bylo z okolností (vysoká rychlost) zřejmé, že nebude poskytnuta. Povinnost odvrátit nebezpečí tím tak nebyla dotčena, jen mírněji vykládána.³⁰ Interpretační posun se jevil i v samotných pravidlech. Ještě vyhláška č. 80/1966 Sb. ukládala každému podle jeho možností odvrátit hrozící dopravní nehodu, i za situace, kdy příčinou bylo porušení povinnosti jiným účastníkem. Do vyhlášky č. 100/1975 Sb. se již takto výslovně

28 Tamtéž.

29 Tamtéž.

30 Karel Friml: Nad jedním starým rozhodnutím, *Svět motorů* 36, č. 16 (1982), s. 23.

formulovaná povinnost nedostala. Tento posun potvrzoval i rozsudek Nejvyššího soudu ČSR 6 Tz 21/87.³¹

Dlouhá příprava věnovaná novým pravidlům provozu na silnicích na přelomu 40. a 50. let nebyla v přímé úměře k délce jejich platnosti. Nová úprava (vyhláška č. 327/1951 Ú. l.) nabyla účinnosti 1. listopadu 1951, ale již na jednání vlády dne 18. února 1952 svolaném k zimní sněhové kalamitě v dopravě bylo z podnětu mocného ministra národní obrany Alexeje Čepičky ministru dopravy uloženo vypracovat v dohodě s ministrem národní bezpečnosti „návrh nového rámcového zákona o silničním provozu a návrh nových dopravních předpisů a do 1. dubna 1952 oba návrhy předložit úřadu předsednictva vlády“.³² Současné měly být v maximální možné míře zohledněny „silniční dopravní předpisy sovětské“.³³ Je otázkou do jaké míry se ministr Čepička s dosavadními předpisy seznámil, případně jak sledoval jejich přípravu. Je též poněkud překvapující, že vláda přijala takové usnesení v době, kdy nová pravidla byla v platnosti několik měsíců a nemohla se tak ještě ani projevit v praxi. Nicméně teprve na počátku dubna 1952 se ministr dopravy dostal do ofenzivy a podařilo se mu předsednictvo vlády přesvědčit, že nově platné předpisy ze sovětského vzoru vycházejí a současně není šťastným řešením měnit pravidla provozu na silnicích po několika měsících.³⁴ První útok se tím podařilo odrazit. Aby vše nevyznělo jen do ztracena a vláda ukázala, že je připravena s kalamitami bojovat, ministerstvo národní bezpečnosti v dohodě s ministerstvem dopravy předložilo dne 5. dubna 1952 vládě návrh usnesení nazvaného opatření ke zvýšení bezpečnosti silničního provozu. V usnesení bylo mimo jiné obsaženo, že plánovaná výměna řídičských průkazů nebude formální, ale bude spojena s přezkoumáváním způsobilosti řidičů.³⁵

Až do roku 1953 spadala agenda týkající se péče o motorismus, silničních vozidel a jejich řidičů do působnosti ministerstva dopravy. Sbor veřejné bezpečnosti se věnoval obecnému dozoru nad dodržováním pravidel. Otázka dohledu nad bezpečností v silniční dopravě byla vládním nařízením č. 301/1948 Sb. (§ 1, odst. 2) svěřena bezpečnostním referátům krajských národních výborů. Dohled

31 Rudolf Svoboda: Máte povinnost zabránit dopravní nehodě?, *Motoristická současnost Za volantem* 19, č. 10 (1987), s. 16.

32 NA, f. ÚPV:TS, k. 44, č. j. 2480/52-taj.

33 Tamtéž.

34 Tamtéž, Informace pro soudruha Dolanského, 11. 4. 1952.

35 Tamtéž.

nad silničním provozem prováděly dopravní orgány, tedy příslušníci národní bezpečnosti.

Je celkem logické, že nová úprava z let 1950 a 1951 nepřinášela a do jisté míry ani nemohla přinášet okamžité změny praxe na silnicích. Zvláště v 50. letech je patrná neochvějná víra v právní předpis jako pravidlo chování, jehož správná formulace přinese rychlou změnu chování ve společnosti. To se projevovalo i v motorismu. Nový zákon, nejlépe zpracovaný podle sovětského vzoru, měl přinést rychlé řešení. Pokud toto nenastalo, bylo nutné označit viníka a přijmout normu novou, jež se ještě více přiklání k sovětské zkušenosti. Změny prováděné v první polovině 50. let jsou toho neklamným dokladem. Chyba spočívala v tom, že legislativa počátku 50. let „převzala v praxi osvědčené předpisy sovětské, ale ponechala starou organizaci dopravně bezpečnostní služby. To, že novým duchem naplněné předpisy měly být prováděny organizační strukturou, která kořeně v kapitalistickém období státu, je hlavním nedostatkem této úpravy.“³⁶ Ke správnému vývoji silniční dopravy bylo tedy nutné přijmout i sovětskou organizační strukturu, jež spočívala na sítěžejní úloze bezpečnostních složek a řízení a kontrole silniční dopravy ze strany dopravních inspektorátů. Argumentace byla postavena na několika pilířích. Poukazovala na nedostatečnou pozornost, kterou okresní národní výbory věnují evidenci motorových vozidel a řidičů, většinou se jednalo jen o evidenční úkony, aniž by s řidiči soustavně pracovaly a vedly je ke kázi a prohlubování znalostí. Ve vztahu ke Slovensku zaznívaly výtky i k nepořádkům v této evidenci, čehož mohli využívat nepoctivci. Druhým argumentem byla velká benevolence okresních národních výborů při projednávání dopravních přestupků hlášených bezpečnostními orgány. Řízení se vleкло, což ztrácelo výchovný význam, sankce byly nízké, a někdy ani nebyly uloženy. Další výtkou se týkala malého zájmu o technický stav vozidel a ledabylého nařizování technických kontrol.³⁷ Je pravděpodobné, že většina těchto výhrad byla oprávněná, protože souvisela nejspíš s nedostatkem administrativních sil, způsobeným nuceným odchodem části pracovníků do průmyslu, za situace, kdy agenda národních výborů stále bobtnala. Zamýšlené dopravní inspektoráty, jako zvláštní složka SNB, měly od okresních národních výborů převzít nejen technické vybavení, ale i administrativní kádry, kteří by se stali civilními zaměstnanci bezpečnosti.

36 NA, f. MV-D, k. 1546, sp. zn. 771.0/1953, Návrh vládního usnesení o zřízení dopravních inspektorátů.

37 Tamtéž.

Tyto záměry se promítly do zcela nové právní úpravy, jež nahrazovala předpisy z let 1950 a 1951, ačkoli se ještě na konci roku 1952 počítalo jen s novelizací zákona č. 56/1950 Sb. Na dlouhé roky, v zásadě až do konce století, se základem automobilového práva stalo vládní nařízení č. 54/1953 Sb. Forma vládního nařízení, a nikoli zákona vycházela ze zmocňovacích ustanovení § 1 ústavního zákona č. 47/1950 Sb. o úpravách v organizaci veřejné správy a z § 42, odst. 1 zákona č. 241/1948 Sb. o prvním pětiletém hospodářském plánu rozvoje Československé republiky (zákon o pětiletém plánu). Obě využitá zmocnění k vydání předpisu upravujícího pravidla provozu na československých silnicích byla velmi diskutabilní. Ústavní zákon č. 47/1950 Sb. v § 1 zmocňoval vládu k vydávání nařízení, jež upravovala působnost ministerstev, zřizovala či rušila nová ministerstva. O toto ustanovení tedy šlo opřít pouze kompetenční přesun. Zákon o pětiletém plánu v prvním odstavci § 42 zmocnil vládu, aby „nařízeními činila i taková opatření nutná ke splnění úkolů pětiletého plánu, k nimž by jinak bylo třeba zákona“. Jak je z dikce zřejmé, měla nařízení směřovat ke splnění úkolů (prvního) pětiletého plánu. Legalita právní úpravy silničního provozu se tak pohybovala na samé hraně, zvláště pokud zohledníme, že od tohoto vládního nařízení se odvíjela platnost všech vyhlášek, které chování účastníků silničního provozu upravovaly, stanovovaly podmínky pro řidiče i požadavky na technickou stránku motorových vozidel.

Je zřejmé, že hlavním motivem pro zvolení tohoto postupu byl chvat. Politickým sekretariátem ÚV KSČ bylo 3. září 1952 ministerstvu národní bezpečnosti uloženo zřízení dopravních inspektorátů s termínem do konce roku. Tato lhůta byla i dobově považována za velmi krátkou.³⁸ Ministerstvo národní bezpečnosti obsahový návrh vládního nařízení předložilo v lednu 1953 a prosazovalo velmi „šibeniční“ termíny. Vlastní dopravní inspektoráty měly vzniknout již k 1. dubnu 1953 a agendu měly převzít od 1. července 1953. Již to ukazuje, že zvládnout v takovém termínu projednání normy v podobě zákona nebylo reálné. „Vzhledem k tomu, že dnem 1. července t. r. [1953; pozn. aut.] bylo nutno spustit na základě usnesení politického sekretariátu a vlády dopravní inspektoráty, nebylo možno již protahovat záležitost vydání vyhlášky MNB o provozu na silnicích“.³⁹ „Se zřetelem k tomu a se zřetelem k ještě užší aplikaci sovětských zkušeností – zejména pokud jde o druhy řidičských

38 ABS, f. A2/1, k. 11, i. č. 104, Zpráva o organizování a budování dopravních inspektorátů.

39 NA, f. MV-T, k. 34, i. č. 112, Dopis z 1. 7. 1953.



Propagační plakát o účelu a významu nově utvořených dopravních inspektorátů

průkazů – [zrušují se; pozn. aut.] dosavadní předpisy o silničním provozu“.⁴⁰ Tolik tedy dobové odůvodnění. Vládní nařízení bylo přijato dne 7. dubna 1953. Rušilo všechny dosavadní právní předpisy automobilového práva, zejména zákon 56/1950 Sb. a vládní nařízení č. 11/1951. Dále samozřejmě všechny prováděcí vyhlášky vydané na základě jejich zmocnění. Výjimku představovaly jen výslovně uvedené vyhlášky č. 105/1951 Ú. l., o provádění pojištění zákonné odpovědnosti za provoz motorových vozidel a č. 367/1952 Ú. l., o plánované údržbě a hospodárném provozu motorových vozidel. Ministerstva národní bezpečnosti (MNB) a dopravy dostala od vlády úkol vyhotovit do konce června nové prováděcí předpisy. S ohledem na nedostatek času zajisté není nutno zdůrazňovat, že se většinou jednalo o mírně modifikované převzetí dosavadních norem. „Pokud jde o část II. [obsahující pravidla silničního provozu; pozn. aut.] vyhlášky [MNB č. 196/1953 Ú. l.; pozn. aut.] byl převzat z větší části nezměněný text vyhlášky MNB č. 327/1951 Ú. l., která byla pozměněna nebo doplněna ... podle poznatků praxe.“⁴¹ Je zřejmé, že většinu „osvědčených sovětských“ předpisů bylo možné ponechat v platnosti a dát jen nový organizační rámec v podobě dopravních inspektorátů upravených v části I. vyhlášky. Právě „nová organisace dohledu na silniční provoz“ spojená se vznikem dopravních inspektorátů byla hlavním důvodem vydání nových předpisů.⁴²

„Orgány národní bezpečnosti měly dosud jen t. zv. bezprostřední dohled na silniční provoz. Vydávání a odnímání řidičských průkazů, vydávání a odnímání průkazů o technické způsobilosti vozidel, trestání a evidence příslušelo okresním a krajským národním výborům. Orgány krajských národních výborů řídily také zkoušky řidičů a dohlížely na výcvik. Tím orgány národní bezpečnosti, které měly přímý styk s provozem, neměly celkem další vliv na řidičské kádry ani stav vozidel, jejichž pravidelné technické prohlídky obstarávaly zkušební Svazarmu. Naproti tomu národní výbory, jímž přísluší především hospodářsko-politická funkce i v dopravě, byly uvedenými agendami značně zatěžovány.“⁴³ Dobová argumentace ukazovala, že změna přinesla jen samá pozitiva a ještě vychází ze sovětských zkušeností.

40 NA, f. ÚPV-BS, k. 1379, Příloha k osnově vyhlášky MD o podmínkách provozu vozidel po silnicích.

41 NA, f. MV-D, k. 1548, sp. zn. 771.0/53, Návrh vyhlášky, kterou se stanoví předpisy upravující provoz na silnicích.

42 Josef Kunc: Dopravní inspektoráty a nová úprava předpisů o silničním provozu, *Svět motorů* 7, č. 150 (1953), s. 417.

43 Tamtéž.

Vládní nařízení č. 54/1953 Sb. mělo pouhých 20 paragrafů. Úvodní ustanovení se věnovala zřízení a úkolům dopravních inspektorátů (§§ 1–4). Kompetenční otázky byly řešeny v §§ 5 a 6. Výcvik řidičů byl umožněn Svazarmu, závodům, úřadům a školám a ve výjimečných případech odborně způsobilým řidičům. Správa byla rozdělena mezi ministerstvo dopravy, financí (pojištění zákonné odpovědnosti) a národní bezpečnosti. Agenda ministerstva dopravy se nově omezovala jen na organizaci výcviku řidičů (oprávnění k výcviku a jeho rozsah), hospodárnost provozu (otázka oprav), technické požadavky na vozidla a údržbu silnic a dopravního značení. Třetí část nařízení (§§ 7–11) stanovovala základní povinnosti při provozu na silnicích. Nemalá pozornost byla poskytnuta sankcím (§§ 12–15). Po nich následovala již závěrečná ustanovení.

Dalším dokladem nekoncepčního chvatu byla skutečnost, že pravidla silničního provozu (vyhláška MNB č. 196/1953 Ú. 1.) byla publikována 8. července 1953 s datem 1. července 1953 s účinností od 1. července 1953. Je tak zřejmé, že nebyl poskytnut žádný čas se obsahem seznámit. Jistou útěchou bylo, že změn nebylo příliš. Při dojednávání obsahu a publikace textu se ještě rozhořel spor mezi ministerstvy vnitra a národní bezpečnosti o několik ustanovení týkajících se řízení vozidel požárníků. Redakce úředního listu odmítala text vydat bez dohody obou resortů. K vytištění došlo až na přímý pokyn ministerstva národní bezpečnosti. „Tím se stalo, že vyhláška byla publikována, aniž bylo dosaženo dohody o připomínkách ministerstva vnitra na požadavky hlavního velitelství PO [požární ochrany, pozn. aut.].“⁴⁴ Technické nároky na motorová vozidla byla nově stanovena ve vyhlášce ministerstva dopravy č. 197/1953 Ú. 1., o podmínkách pro provoz vozidel na silnicích, ze dne 29. června 1953, která nabývala účinnosti též 1. července 1953.

Důvod vzniku dopravních inspektorátů byl tehdejší veřejnosti odůvodněn přesně v dobovém duchu potřeby urychleného budování základů socialismu ve všech oblastech. „Predošlý spôsob evidencie vodičov motorových vozidiel, kontrola prípravy vodičských kádrov, a výkon dozoru na technický stav motorových vozidiel, nevyhovaly už potrebám socialistickej dopravy.“⁴⁵ Do kompetence ministerstva národní bezpečnosti a jím spravovaných dopravních inspektorátů přecházely záležitosti řidičů (zkoušky, průkazy, evidence), dále evidence a schvalování

44 NA, f. MV-T; k. 34, i. č. 112, Vyjádření k dopisu náměstka ministra národní bezpečnosti s. Kotala ze dne 1. července 1953, 8. 7. 1953.

45 Socialistickým sůtažením k bezpečnej dopravě, Ludový motorista 2, 1953, č. 8, s. 142.

motorových vozidel a též dozor nad jejich technickým stavem.⁴⁶ Úkolem dopravních inspektorátů bylo zajišťovat a řídit bezpečnou a plynulou dopravu, dozírat na výcvik řidičů, vydávat řidičské průkazy a vést evidenci řidičů, dohlížet na stav motorových vozidel a schvalovat jejich technickou způsobilost, vyšetřovat dopravní nehody, postihovat porušování pravidel silničního provozu, vydávat státní poznávací značky.

Zmocnění, které rámcový zákon (vládní nařízení) přinášel, bylo ze strany ministerstev vnitra a dopravy hojně využíváno. Za dobu platnosti vládního nařízení č. 54/1953 Sb. byla vydána kompletně nová úprava pravidel silničního provozu celkem šestkrát (1953, 1956, 1960, 1966, 1975 a 1989) a technických požadavků na vozidla pětkrát (1953, 1958, 1972, 1975, 1984). Důvody spočívaly ve snaze zajistit bezpečnost silničního provozu a reagovat na změny, které rozvoj motorismu přinášel. Pro první polovinu 50. let byl celkem charakteristický chvat, jenž se odrážel v rychlosti přípravy a krátkých lhůtách na seznámení s novým zněním. O spěchu v roce 1953 jsme se již zmínili a ani vydání vyhlášky č. 145/1956 Ú. 1. o provozu na silnicích dne 17. července 1956 nedávalo příliš prostoru se s obsahem do nabytí účinnosti (od 1. září 1956) seznámit. Ukazuje se, že změny v pravidlech, tedy vydávání nových, byly ve velké míře závislé na vývoji bezpečnosti (nehodovosti). Pokud odhlédneme od roku 1953, v následujících letech by se dalo říci, že na počátku změny stála zpravidla analýza vývoje bezpečnosti silničního provozu. Jedním z výsledků projednávání těchto analýz na stranické a vládní úrovni byl i závěr o potřebě nových pravidel silničního provozu, které by bezpečnost zvýšily. Analýza vyhodnocující druhou polovinu 50. let projednávaná na ÚV KSČ v roce 1959 vyústila v novou vyhlášku č. 141/1960 Sb. a sérii opatření uložených zainteresovaným orgánům. Motoristům opět nebylo dáno na seznámení se s novými pravidly příliš času. Ve Sbírce zákonů byla vyhláška uveřejněna 4. října 1960 a účinnosti nabývala 1. ledna 1961. Vyhodnocení dopadů těchto opatření za období 1960 až 1965 ukazovalo, že trend nehodovosti se nevyvíjí příznivě. Proto předsednictvo ÚV KSČ uložilo usnesením ze dne 6. listopadu 1965 ministru vnitra provést novelizaci vyhlášky č. 141/1960 Sb. Ve vymezení souboru hlavních opatření ke zlepšení bezpečnosti do roku 1970 projednávaných v roce 1966 bylo obsaženo i vydání nových pravidel silničního provozu, jež se realizovalo vyhláškou č. 80/1966 Sb.⁴⁷ Ani v tomto případě však nebylo na studium

46 NA, f. MV-T, k. 34, i. č. 112, Vyjádření k dopisu náměstka ministra národní bezpečnosti s. Kotala ze dne 1. července 1953, 8. 7. 1953.

47 NA, f. KSČ-ÚV, Předsednictvo 1966–1971, sv. 13, a. j. 14, bod 6.

nových pravidel poskytnuto příliš času. Mezi uveřejněním ve Sbírce zákonů (4. listopadu 1966) a nabytím účinnosti (1. ledna 1967) neuplynuly ani dva měsíce.

Podle zákonného opatření předsednictva Národního shromáždění č. 13/1956 Sb. a § 52 odst. 6 vyhlášky č. 145/1956 Ú. l. byly ústřední národní výbory se souhlasem vlády zmocněny vydat dopravní řády⁴⁸, „jimiž se pravidla silničního provozu *přizpůsobují* místním dopravním potřebám“.⁴⁹ Dopravní řád pro hlavní město Prahu byl vydán 1. září 1956 a nabýval účinnosti od 15. října 1956 (č. 183/1956 Ú. l.). Dopravní řád vystupoval vůči pravidlům silničního provozu jako *lex specialis*, pro věci, které neupravoval, se použila obecná pravidla. Dopravní řád pro Bratislavu (č. 213/1958 Ú. l.) byl vydán v roce 1958 s účinností od 1. ledna 1959 (nahrazen novým v roce 1965). První část se vztahovala na celé území a druhá jen na vnitřní město, vymezené okolními ulicemi.⁵⁰ Dopravní řády i možnost je vydávat byla zrušena k roku 1967.

Vyhláška ministerstva vnitra č. 141/1960 Sb., jíž se vydávají pravidla silničního provozu, byla vedena dvěma hlavními cíli: zvětšením bezpečnosti silničního provozu a zvýšením jeho rychlosti a plynulosti. Vyhláška přinesla podstatnou liberalizaci do řady oblastí a byla přelomová i svou koncepcí. V 50. letech byly součástí vyhlášek o pravidlech silničního provozu i další související otázky (řidičské průkazy, evidence motorových vozidel, technické prohlídky). To se nyní mělo změnit a od roku 1960 již vyhlášky o pravidlech silničního provozu upravují jen skutečný provoz na silnicích. To do jisté míry vedlo k dlouholeté „nesmrtelnosti“ vyhlášky č. 145/1956 Ú. l. V roce 1960 byla zrušena její část pojednávající o provozu na silnicích, následně vyhláškou č. 87/1964 Sb. o řidičských průkazech byly nahrazeny pasáže upravující tuto oblast. Ostatní ustanovení týkající se zvláště evidence motorových vozidel nadále zůstávala v platnosti.

Po poněkud turbulentních 50. letech, kdy se pravidla silničního provozu změnila čtyřikrát, přichází postupné uvolnění a větší stabilizace této právní oblasti, která je jedním z nezbytných předpokladů podrobného seznámení se s obsahem předpisů. Časté změny vedly k poklesu

48 Praha měla specifické postavení v pravidlech provozu již od počátků motorismu, a ještě před jeho nástupem. Tuto svébytnost Prahy zrušilo vládní nařízení č. 242/1939 Sb., které umožnilo odlišnosti upravovat pouze dopravními značkami. Oprávnění k vydání regionálního dopravního řádu se Praze opět vrátilo na počátku 50. let a bylo odůvodněno obavou z „lesa“ dopravních značek, který by ohrožoval ve své podstatě bezpečnost.

49 Václav Vinš: Nový Dopravní řád pro hlavní město Prahu, *Svět motorů* 10, č. 234 (1956), s. 633.

50 Zdeněk Svátek: K dopravnímu řádu pro Bratislavu, *Svět motorů* 13, č. 299 (1959), s. 219.

právního vědomí ve společnosti a nejistotě, co ještě platí a co již nikoli. Pro další desetiletí se stanou charakteristickými méně časté úpravy. Nová pravidla budou vycházet v delších intervalech jedenkrát v každém desetiletí (1966, 1975, 1989). Průběžné novelizace budou méně zásadní a spíše jen reakcí na nové podněty (např. otevření dálnice /vyhláška č. 42/1971 Sb./, vzestup cen ropy).

V polovině 60. let bylo poukazováno na rychlý rozvoj motorizace a automobilového provozu. „Vedle zájmů bezpečnosti vystupuje stále více do popředí hledisko plynulosti silničního provozu. Značně se komplikují poměry zejména ve velkých městech a rekreačních oblastech.“⁵¹ To se stalo i argumentem pro novelizaci pravidel provozu na silnicích. Při přípravě nových pravidel vycházelo ministerstvo vnitra zejména z dosavadních zkušeností, ale i poznatků ze zemí s rozvinutým motorismem. Zohledněny byly i návrhy nových mezinárodních úmluv o silničním provozu a silniční signalizaci, jež byly přijaty o dva roky později ve Vídni. Výsledkem se stala vyhláška č. 80/1966 Sb.

Podmínky pro provoz vozidel na silnicích stanovené ve vyhlášce č. 197/1953 Ú. l., novelizované vyhláškou č. 159/1955 Ú. l., zůstaly v platnosti do roku 1958. S účinností od 1. října 1958 byly podmínky pro provoz na silnicích nově upraveny ve vyhlášce ministerstva dopravy č. 145/1958 Ú. l. Na rozdíl od své předchůdkyně se nezabývala otázkami hospodárného provozu. Vypuštěna byla ustanovení o huštění pneumatik, záběhu nových vozidel či jejich odstavování. Tato materie byla upravena samostatně (vyhláškou č. 144/1958 Ú. l., o hospodárnosti provozu silničních vozidel pro motorovou dopravu a následně vyhláškou č. 119/1962 Sb.). Vyhláška č. 145/1958 Ú. l. přinášela zpřesnění a doplnění řady dosavadních ustanovení, která reagovala na technický vývoj motorových vozidel. V největší míře se dotýkala výrobců nových vozů a jen omezeně dosavadních držitelů.⁵² Původní legislativní úprava hospodárnosti provozu v sobě odrážela ducha 50. let. Ve druhé polovině let šedesátých se již potřeba takového předpisu jevila jako nadbytečná, neboť sledovat hospodárnost provozu mělo být úkolem jednotlivých podniků, které měly mít na takovém provozu ekonomický zájem, proto byla v roce 1972 vyhláška č. 119/1962 Sb. zrušena a hospodárnost měla

51 ABS, f. A1, k. 42, i. č. 506, Usnesení vlády 496/66 o rozboru bezpečnosti silničního provozu z období 1960–1965 a o hlavních směrech k jejímu zlepšení do roku 1970.

52 Václav Ryska – F. Roman: O podmínkách provozu vozidel na silnicích, *Svět motorů* 12, č. 290 (1958), s. 763.

být nadále posuzována jen při schválení typu vozidla a dodržování emisí při technických prohlídkách.

Požadavek na modernizaci mezinárodních úmluv o silničním provozu zazníval ze strany Hospodářské a sociální rady OSN již v první polovině 60. let a byl vyjádřen ve dvou rezolucích z 27. července 1966 a 26. května 1967. V souladu s těmito rezolucemi svolal generální tajemník OSN konferenci o silničním provozu do Vídně, kterou jako místo setkání nabídla rakouská vláda. Původně plánovaný termín na jaro 1968 musel být na požadavek hostitelské země posunut až na podzim (7. října až 8. listopadu 1968).⁵³

Návrhy úmluvy o silničním provozu a úmluvy o dopravních značkách (silniční signalizaci), na nichž se podíleli i českoslovenští odborníci, předložené před zahájením konference byly ze strany Československa hodnoceny velmi kladně, jako dobrý příspěvek k rozvoji motorismu. Československo úmluvy v souladu s usnesením vlády č. 330 z roku 1968 podepsalo 8. listopadu 1968. S ratifikací však příliš nespěchalo a ani ji nepovažovalo za zvláště nutnou. V rámci domácího automobilového práva byla ustanovení úmluvy i navazujících evropských dohod (dodatků uzavřených v Ženevě 1971 a 1973) zaváděna do národních předpisů s předstihem. Oproti situaci v roce 1949, kdy s přípravou domácí legislativy bylo čekáno na přijetí úmluvy, byla nyní již její ustanovení promítána, až na drobné výjimky, do domácích právních předpisů, ještě před tím, než byla úmluva schválena. Podobný postup volily i další státy (např. SSSR, západní Německo).⁵⁴ Ratifikace úmluv nepodléhala souhlasu Federálního shromáždění, ale jen schválení československou vládou. Nakonec po dlouhých odkladech vstoupily úmluvy pro Československo v platnost až 7. června 1979. Jejich znění nebylo ve Sbírce zákonů uveřejněno, neboť podle názoru federálního ministerstva vnitra „plně postačí její oznámení (registrace). Tento názor se opírá o skutečnost, že ustanovení úmluvy již byla promítnuta do čs. právního řádu ... a že úmluva se bezprostředně dotýká jen úzkého okruhu adresátů; v neposlední řadě pak bylo při posuzování této otázky důsledně respektováno i hledisko hospodárnosti.“⁵⁵

Vídeňská úmluva o silničním provozu sestávala z 56 článků a sedmi příloh. Ustanovení článků 4 až 34, týkající se pravidel silničního provozu byly zapracovány ve vyhlášce č. 80/1966 Sb. a později č. 100/1975 Sb.,

53 ABS, f. A2/8, k. 21, i. č. 199.

54 ABS, f. A2/8, k. 20, i. č. 199.

55 ABS, f. A2/8, k. 38, i. č. 325.