

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](http://www.karolinum.cz)  
[ebooks@karolinum.cz](mailto:ebooks@karolinum.cz)



# Obsah

Úvod	7
<b>Vývoj automobilového práva</b>	13
<b>Řidiči motorových vozidel</b>	35
Výcvik řidičů	36
Řidičské průkazy	50
<b>Evidence motorových vozidel</b>	64
Poznávací značky	69
Převody vozidel	79
<b>Jízda po silnicích</b>	83
Rychlostní limity	96
Stav a údržba silniční sítě	103
Zimní údržba	109
Dopravní značení	112
Světelná signalizace	121
Řízení provozu dopravními orgány	125
<b>Bezpečnost silničního provozu</b>	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

<b>Technická stránka</b>	198
Technické požadavky	205
Povinná výbava	217
Technické prohlídky	220
<b>Automobil a okolí</b>	237
Parkování	237
Emise	244
Chodci	250
<b>Automobilem do zahraničí</b>	254
<b>Pojištění</b>	258
Pojištění odpovědnosti z provozu motorových vozidel	258
Havarijní pojištění	267
Náhrada škody	273
<b>Závěr</b>	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.<sup>1</sup> 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.<sup>2</sup> 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.<sup>3</sup> 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.<sup>4</sup> 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.<sup>5</sup> 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 vozidel<sup>6</sup> 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.<sup>7</sup> 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.<sup>8</sup>

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.<sup>9</sup> 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.<sup>10</sup>

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.<sup>11</sup>

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.<sup>12</sup> 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.<sup>13</sup>

<sup>11</sup> J. Štemberk: *Automobilista v zajetí reality*, s. 134.

<sup>12</sup> Tamtéž, s. 94–95.

<sup>13</sup> 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.“<sup>14</sup>

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.“<sup>15</sup>

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](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.<sup>16</sup> 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.<sup>17</sup> 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“.<sup>18</sup> 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“.<sup>19</sup>

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.“<sup>20</sup> 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.“<sup>21</sup> 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.<sup>22</sup>

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“.<sup>23</sup> 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.“<sup>24</sup>

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“.<sup>25</sup> Dále také poukazovalo, že navíc „ustanovení obou vyhlášek jsou namnoze v rozporu“.<sup>26</sup> Charakteristickým znakem byla podstatně větší podrobnost nových pravidel. „Nový text pravidel lze proto označit za podrobný návod k silničnímu provozu, ovšem návod závazný.“<sup>27</sup>

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.“<sup>28</sup> 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“,<sup>29</sup> 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.<sup>30</sup> 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.<sup>31</sup>

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“.<sup>32</sup> Současné měly být v maximální možné míře zohledněny „silniční dopravní předpisy sovětské“.<sup>33</sup> 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.<sup>34</sup> 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.<sup>35</sup>

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.