

ŠTEMBERK, J. *Řidič tvrdý chleba má... Pravidla provozu na silnicích v socialistickém Československu.*

Praha: Karolinum, 2022, 294 s.

(Silniční) pravidla pro všechny

V letošním roce vyšla v pražském univerzitním Nakladatelství Karolinum publikace příjmeného formátu i objemu renomovaného autora střední generace historiků v oblasti dějin cestovního ruchu, automobilismu a motorismu Jana Štemberka. Monografie se zabývá problematikou pravidel silničního provozu v podstatně širší časové dimenzi, než jak napovídá sám titul. Předmětem autorova zájmu je podrobné zachycení změn v legislativě silničního provozu od konce čtyřicátých let 20. století do roku 1989. Touto monografií J. Štemberk navazuje na svůj předchozí tvůrčí počín – *Automobilista v zajetí reality*. Vývoj pravidel silničního provozu v první polovině 20. století – vydané před více než deseti lety (2008) ve stejném nakladatelství.

Publikace je založena na studiu nepublikovaného archivního materiálu z Národního archivu (ústřední vládní a stranické fondy), Archivu bezpečnostních složek, Státních oblastních archivů v Třeboni a v Plzni (Svazarm a autoškoly), Státního okresního archivu v Mostě (Svazarm), dále legislativních norem, tedy zákonů, nařízení a směrnic, dobových periodik a dobové a současné odborné literatury.

Nutno konstatovat, že publikace takového záběru dosud v české historiografii i na knižním trhu chyběla. Zdánlivě nezáživnou problematiku však autor oživil a zpřístupnil a v tomto ohledu stávající mezeru zaplnil.

Téma autor rozvrhl do celkem devíti logicky utvořených a různě strukturovaných kapitol. Z hlediska preciznosti výkladu pojmů autor nezapře kromě historického i právní vzdělání. První kapitola je věnována vývoji automobilového práva. Samotný název kapitoly může evokovat další otázky. Nicméně autor vysvětluje, že automobilové právo chápe jako součást správního práva a současně i práva silničního. V tomto pojetí se jedná o otázky týkající se osoby řidiče, provozu na silnicích, technických požadavků na motorová vozidla a odpovědnosti za škodu vzniklou motorovým provozem. Od takto chápaného automobilového práva se odvíjejí další kapitoly. Druhá kapitola je tedy zasvěcena požadavkům kladeným na řidiče (znalostní, zdravotně psychické a psychologické). Třetí kapitola se zabývá evidencí (a převodem) motorových vozidel. Následné kapitoly, čtvrtá a pátá, jsou nejrozsáhlejšími a nejstrukturovanějšími; věnují se jízdě po silnicích (chování na křižovatkách, jízda v pruzích, rychlostní limity, dopravní značení a údržba silnic) a opatřením na zvýšení bezpečnosti (dopravní výchova, silniční kontroly a dopravní nehody včetně analýzy jejich příčin). Šestá kapitola se zaměřuje na vývoj technických požadavků na motorová vozidla, jejich technické parametry a povinnou i nepovinnou výbavu. Sedmá kapitola uvádí vliv

motorismu na okolí, tedy problematiku parkování, emisí výfukových plynů, hlukových limitů a vztahu motoristů a chodců. Předposlední kapitola, nejkratší, představuje podmínky pro vycestování (osobním) automobilem do zahraničí. Poslední kapitola uzavírá zkoumané aspekty automobilismu rozbořením odpovědnosti za škodu způsobenou motorovými vozidly (povinné odpovědnostní pojištění, náhrada škody a havarijní pojištění).

Situace v oblasti automobilismu a motorismu v poválečném Československu nebyla zcela jednoduchá, neboť v českých zemích a na Slovensku platily jiné předpisy dané realitou po březnu 1939. Až zákon o průvozu na veřejných silnicích (č. 56/1950 Sb.) a prováděcí vládní nařízení (č. 11/1951 Sb.) přinesly sjednocení a modernizaci automobilového práva v českých zemích a na Slovensku, výcviku řidičů, úpravu pojištění zákonné odpovědnosti z provozu motorových vozidel a respektování Ženevské úmluvy o silničním provozu (1949). Následně chvatně přijaté vládní nařízení č. 54/1953 Sb. opírající se o ústavní zákon č. 47/1950 Sb. rušilo zmíněný silniční zákon a prováděcí nařízení. Do roku 1989 byla vydána nová úprava pravidel silničního provozu celkem šestkrát (1953, 1956, 1960, 1966, 1975, 1989) a úprava technických požadavků na vozidla „jen“ pětkrát (1953, 1958, 1972, 1975, 1984). Za pozornost stojí, že do vydání vládního nařízení č. 54/1953 Sb. vydávaly a odnímaly řidičské průkazy a průkazy o technické způsobilosti vozidel, rozhodovaly o trestání a vedly evidenci okresní (ONV) a krajské národní výbory (KNV). KNV také řídily zkoušky řidičů a dohlížely na výcvik. V roce 1953 vznikly dopravní inspektoráty Veřejné bezpečnosti, které převzaly řízení a kontrolu silničního provozu, evidenci řidičů a motorových vozidel a dohled nad vozovým parkem a jeho stavem. Výuku řidičů od roku 1950 zabezpečoval Svazarm. Federalizace státu i této oblasti nepřinesla uklidnění, ale naopak nejistotu a různé výklady zejména v oblasti bezpečnosti a plynulosti silničního provozu.

Publikace přesvědčivě dokládá, jaké vnitřní a vnější okolnosti ovlivňovaly pravidla silničního provozu. Jednak to byly limitované možnosti centrálně plánované ekonomiky (stav silnic, až do roku 1980 neexistence dálnic, chybějící náhradní díly, kvalita vyrobených vozů i neuspokojená poptávka po nich, nedostatek parkovacích míst, malý počet diagnostických přístrojů ve stanicích technické kontroly atd.), jednak tlak na přebírání sovětských zkušeností a silničních pravidel a také respektování mezinárodních úmluv v silničním provozu (Vídeň 1968, Ženeva 1971 a 1973) i vývoj v zemích RVHP. S ratifikací mezinárodních úmluv Československo příliš nespěchalo. Naopak v případě homologace motorových vozidel a příslušenství přijatých Evropskou hospodářskou komisí OSN bylo Československo od roku 1972 jedinou zemí Východního bloku, který mohl homologace s mezinárodní platností provádět.

Zatímco v padesátých letech byla patrná snaha hlavně o bezpečnost, od šedesátých let bylo více pozornosti věnováno plynulosti provozu. S rozvojem automobilismu, zvyšováním technických parametrů vozidel (rychlost) nutně přibýly nové bezpečnostní prvky (např. týkající se konstrukce automobilu, bezpečnostní pásy, používání potkávacích světlometů za snížené viditelnosti, zákaz používání jen obrysových světel při jízdě atd.).

V padesátých letech se řidiči setkávali se silničními kontrolami většinou jen namátkově a obsahem kontroly byla kontrola dokladů, osvětlení vozu, způsob jízdy, od šedesátých let se obsah kontroly rozšiřoval i na kontrolu emisí, rychlost jízdy s ohledem na technické vybavení hlídek. V první polovině padesátých let se dopravní inspektoráty zaměřily na výchovu a osvětu řidičů včetně řady soutěží a výchovných akcí, později na postihy

a pokuty. Dobové pokuty ve výši 100–200 Kčs (80. léta 20. století) neměly valného výchovného účinku. Závažnější přestupky se řešily před komisí dopravního inspektorátu pod hrozbou pokuty do citelnějších 500 Kčs, veřejného pokárání či odebrání řidičského průkazu. Státní pojišťovna v monopolním postavení pojišťovala osobní automobily pro tuzemský provoz za pouhých 144 Kčs až do roku 1989.

Kvalitně vybraná doprovodná obrazová dokumentace ze sledovaného období nabízí nové a dosud až na výjimky nepublikované ilustrace. Autorem deklarovaný cíl navázat na předcházející autorem vydanou publikaci o pravidlech silničního provozu v první polovině 20. století můžeme označit za splněný. Snad jen prameny k tabulkám by bylo vhodnější uvádět přímo pod tabulkou nikoliv formou poznámky. Práce je jednoznačně příspěvkem pro odborníky z řad historiků obecně, dalších oborů historie (dějiny práva, hospodářské a sociální dějiny, kulturní dějiny, dějiny techniky) i oborů příbuzných. Řadu odpovědí na otázky z oblasti automobilismu a motorismu zde nalezne i širší odborná i laická veřejnost.

Ivan Jakubec

doi: 10.14712/2464689X.2023.19