

Resumé

Tak jako každý právní předpis měl svůj důvod, proč bylo nutné jej vytvořit, tak i pro železniční zákony hovořila řada důvodů pro to, aby vznikly. Od prvních právních předpisů, kterými byly privilegia, se železniční zákony zdokonaľovaly a profilovaly problém, jehož materii obsahovaly a upravovaly. Každá nová doba si vyžaduje svou právní úpravu.

Privilegia obsahovala výsady udělené panovníkem pro první žadatele k vybudování a provozování železnice. Byla udělována na dobu určitou s možností prodloužení, pokud se prokáže, že činnost vykonávaná na základě tohoto výsadního oprávnění je k obecnému prospěchu. Obsahovala jak povolení ke stavbě železnice a budov sloužících pro její provoz, tak i k jejímu provozu včetně dalších pokynů jak má oprávněný postupovat při její výstavbě (např. řídit se příslušnými zákony pro stavbu veřejné silnice) a propůjčovala mu výsadu monopolního přepravce na konkrétním území.

Obecným právním předpisem, který upravoval povolování stavby a provozu železnice byl zákon o udělování koncesí pro soukromé železniční stavby, tzv. koncesní zákon. Tento právní předpis č. 238/1854 ř.z. již konkrétně stanovil pravidla pro udělování povolení ke stavbě, reparační náhrady za veřejné komunikace, právo státní správy regulovat přepravní tarify, rovněž odkazoval na speciální zákon o provozování železnic č.1/1852 ř.z. Po skončení doby, na kterou byla koncese udělena, přecházelo na stát bezúplatně vlastnické právo k železnici. Zákon rovněž stanovil případy, kdy státní správa může uvalit nucenou správu na železnici, a to jestliže železniční společnost nedbá napomenutí příslušných úřadů nebo se neřídí zákonem o provozování železnic. Zákon o provozování železnic č.1/1852 ř.z. upravoval organizaci na železnici, přepravu, zabezpečení železničního provozu a odpovědnost železniční společnosti, včetně jejich zaměstnanců za železniční provoz.

V roce 1877 byl stát nucený vydat zákon o nucené státní správě na železnici, byl to zákon č.112/1877 nazývaný sekvestrační zákon. Tento upravoval právo uvalit státní správu na řízení železničního provozu v případech, kdy železniční společnost dostala státní záruku na zúročení kapitálu vloženého do stavby a provozu železnice a stát této

společnosti finanční prostředky z důvodu jejího ztrátového provozu poskytoval. Další právní normou kterou potřebovala železnice byl z.č.30/ 1878 ř.z. Tento zákon upravoval vyvlastnění pro železnici, která byla uznána jako veřejně prospěšná.

Se vznikem nového státu vznikla i potřeba nových právních norem. Protože však již byla vystavěna rozsáhlá síť hlavních železničních tahů, šlo hlavně o právní úpravu povolování místních drah. Takovým zákonem byl zákon č. 373/1919 Sb. o doplnění sítě železniční stavbou drah místních. Tato právní norma stanovila, že nadále již bude pouze stát stavět dráhy, a to v případě drah místních za přispění interesentů, a to nejméně ve výši 30% pořizovacích nákladů. Na politiku státu, že železnice veřejné by měly být ve státním vlastnictví, navazoval zákon č.690/1920 Sb. Ten obsahoval ustanovení o převzetí soukromé železnice do státní správy, pokud se tak děje ve státním zájmu, nezanikala tímto zákonem však práva koncesionářů.

Novým a vlastně prvním takto označeným zákonem, který kompletně upravoval železniční právo kdysi platné na území bývalé monarchie a sjednocoval ho pro potřebu nového státu byl zákon č. 86 z roku 1937 označený jako „Zákon o drahách“. Byl poměrně obsáhlý, měl 214§ a přílohou zákona byla právní úprava vyvlastnění. Rozdělil dráhy na dráhy pro přepravu veřejnou a pro přepravu neveřejnou. Rovněž stanovil, že se bude vztahovat i na dráhy lanové, visuté, trolejbusy a obdobná zařízení podobná dráze.

Znárodněním dopravy, jejímž ústavním základem byla Ústava 9. května 1948, vznikla potřeba tyto nové společenské poměry upravit i novou právní normou, která by odpovídala novým potřebám státní politiky dopravy. Tímto právním předpisem byl „Zákon o drahách“ č. 97/1950 Sb. Tento zákon upravil výstavbu a provozování nových železnic tak, že dráhu celostátní může budovat a provozovat pouze stát nebo národní podnik pro drážní dopravu a místní dráhu kromě státu ještě jiný komunální podnik nebo národní podnik. Obsahoval pouze §54 a většinou odkazoval na úpravu prováděnou nižšími právními normami. Železniční doprava a výstavba nových drah se stala plánovaná s ohledem na hospodářskou potřebu státu a od počátku výstavby nebo obnovy železnice spolupůsobila zásadním způsobem i vojenská správa.