

*Др Стефан Шокињов, редовни професор
Правног факултета Универзитета у Крагујевцу*

УДК: 656.2.022.025.2(4-672EU)

DOI: 10.46793/XXIV-14.003S

ЛИБЕРАЛИЗАЦИЈА ПРУЖАЊА УСЛУГА ЖЕЛЕЗНИЧКОГ ПРЕВОЗА У ЕВРОПСКОЈ УНИЈИ*

Резиме

Под либерализацијом тржишта услуга железничког превоза подразумева се отварање овог тржишта конкуренцији тако што се предузеће које обавља послове управљања железничком инфраструктуром обавезује да, под законом прописаним условима, омогући приступ националној железничкој инфраструктури сваком заинтересованом железничком превозиоцу било домаћем било предузећу из друге државе чланице Европске уније. Процес либерализације у нормативном смислу започео је 1991. године и тржишном такмичењу је прво био отворен међународни контејнерски превоз, па је 2001. то прописано за комплетан међународни превоз робе, 2004. за национални теретни саобраћај, 2007. за међународни превоз путника и 2016. за национални путнички превоз.

Кључне речи: *услуге, либерализација, железнички превоз робе и путника, Европска унија.*

1. Увод

Саобраћај је делатност од општег интереса¹ која се појављује још у првобитним облицима људског друштва.² Одвијањем теретног саобраћаја постиже се повезивање производње, размене и потрошње. Пошто је уз то и путнички превоз веома битан за остваривање бројних потреба модерног човека, може се рећи да се функционисање привреде и уопште друштва у савременим условима не може замислити без саобраћаја.

* Рад је написан у оквиру Програма истраживања Правног факултета Универзитета у Крагујевцу за 2023. годину који се финансира из средстава Министарства науке, технолошког развоја и иновација Републике Србије.

¹ Николајевић, Б., *Саобраћајно право*, Београд, 1964, стр. 12.

² Царић, С., Јанковец, И., Шулерић, П., Трајковић, М., *Саобраћајно право*, Нови Сад, 1998, стр. 7.

Превоз односно пренос људи, роба и информација може се вршити на различите начине. Пошто се саобраћај првенствено дели према путу по којем се одвија³ разликујемо: копнени, водни, ваздушни, космички, цевоводни, кабловски и бежични саобраћај. Копнени саобраћај се уобичајено дели на железнички и друмски. Железнички саобраћај настао је у Енглеској након проналаска парне локомотиве и изградње прве железничке пруге 1829. године на релацији Ливерпул – Манчестер.⁴ Одликује се масовношћу, и по питању терета и по питању путника, као и константношћу с обзиром на релативно малу зависност од временских услова. Недостаци су му неопходност знатних улагања у изградњу, одржавање и чување саобраћајне инфраструктуре и неопходност друмског превоза робе од складишта испоручиоца до железничке станице, утовара у вагоне, истовара из вагона и друмског превоза робе од железничке станице до складишта примаоца испоруке што успорава и поскупљује превоз.⁵

"Између...разних врста саобраћаја постоји стална конкуренција".⁶ У другој половини XX века железнички саобраћај почиње све више заостајати за друмским, поморским и ваздушним саобраћајем. Према статистичким подацима за период од 1970. до 2000. године у Европској заједници је превоз робе у друмском саобраћају порастао за 170%, у поморском за 169%, док је у железничком саобраћају опао за 11%, тако да је тржишни удео железничког саобраћаја у превозу робе са 20% смањен на 8%.⁷ У другој половини XX века железнички саобраћај почиње све више заостајати за друмским, поморским и ваздушним саобраћајем. Према статистичким подацима за период од 1970. до 2000. године у Европској заједници је превоз робе у друмском саобраћају порастао за 170%, у поморском за 169%, док је у железничком саобраћају опао за 11%, тако да је тржишни удео железничког саобраћаја у превозу робе са 20% смањен на 8%.⁸

Овакви показатељи стања у погледу железничког превоза робе и путника били су разлог за велику забринутост "будући да су железнице витални део комунитарног транспортног сектора"⁹ јер се, због тога што мање загађују околину од друмских моторних возила и ваздухоплова, боље уклапају у стратегију одрживог развоја.¹⁰ Осим тога, између осталог и захваљујући

³ Јакаша, В., *Копнено и грађно саобраћајно право*, Загреб, 1969, стр. 3.

⁴ Царић, С. *et al.*, *нав. дело*, стр. 235.

⁵ Трајковић, М., *Саобраћајно право*, Београд, 1985, стр. 442.

⁶ Царић, С. *et al.*, *нав. дело*, стр. 8.

⁷ Deville, X., Verduyn, F., *Implementation of EU legislation on rail liberalization in Belgium, France, Germany and the Netherlands*, NBB Working Paper, No. 221/2012, стр. 2.

⁸ Исто, стр. 3.

⁹ Директива 91/440/ЕЕС, *пreamбула*.

¹⁰ Crozet, Y., *Introducing competition in the European rail sector: insights for a holistic regulatory assessment*, International Transport Forum Discussion Paper No. 08/2019, <https://www.econstor.eu/bitstream/10419/245832/1/1702640558.pdf> (приступљено 27. 1. 2023), стр. 5.

технолошком напретку у виду брзих путничких траса, железнички саобраћај може да послужи за решавање проблема у другим видовима транспорта, као што је нпр. проблем загушења у друмском саобраћају. Имајући све то у виду, уопште није било сумње да се морају предузети мере за повећање конкурентности железничког саобраћаја. Међутим, због стања у сектору промене су морале бити системске. Наиме, железнички саобраћај је био организован у оквиру вертикално интегрисаног националног монопола који је био редовни корисник државне помоћи.¹¹ Из тог разлога су изостајале активности на: унутрашњем реструктурирању, смањењу трошкова и кашњења, повећању флексибилности и поузданости у отпремама робе, те квалитативном и квантитативном унапређењу превозних капацитета или пак те активности нису биле довољне и благовремено предузете. Уз то се десила експанзија других видова саобраћаја као последица техничких и организационих иновација, као и умањење удела тешке индустрије у привредној структури. И док се на техничко-технолошки развој у другим видовима саобраћаја и на тенденције у изменама глобалне привредне структуре као спољашње факторе није могло утицати, то је правном интервенцијом унутар сектора, отварањем сектора за интрасекторску конкуренцију, било могуће подстаћи унутрашње потенцијале за повећање ефикасности и конкурентности. Решење је, дакле, нађено у либерализацији тржишта железничких превозних услуга.

Либерализација тржишта железничких превозних услуга, у првом реду значи омогућавање појаве нових оператера на тржишту услуга теретног и путничког превоза железницом.¹² Пошто поменути оператери могу да буду из других држава чланица, либерализацијом се истовремено уклањају баријере за улазак на национално тржиште превозних услуга, чиме се повећава интеграција унутрашњег тржишта.¹³ Нормативно, процес либерализације почео је 1991. и наставио се постепено доношењем тзв. пакета општих правних аката од којих последњи, четврти пакет, датира из 2016. године. Тако ћемо у овом раду прво представити садржину ових нормативних пакета јер они представљају секторско железничко право Европске уније.

¹¹ Stehmann, O., Mackay, I., *Liberalisation and competition policy in railways*, Competition Policy Newsletter, 3/ 2003, https://competition-policy.ec.europa.eu/publications/competition-policy-briefs_en#archived-newsletters (приступљено 27.1.2023), стр. 22.

¹² Gutierrez-Hita, C., Ruiz-Rua, A., *Competition in the railway passenger market: The challenge of liberalization*, Competition and Regulation in Network Industries No. 2/2019, pp. 1-20, https://www.researchgate.net/profile/Carlos-Gutierrez-Hita/publication/334169156_Competition_in_the_railway_passenger_market_The_challenge_of_liberalization/links/5d395d8e299bf1995b487b2/Competition-in-the-railway-passenger-market-The-challenge-of-liberalization.pdf (приступљено 27.1.2023), стр. 1.

¹³ Jones, A., Sufrin, B., Dunne, N., *EU Competition Law: Text, Cases and Materials*, Oxford, 2019, стр. 583.

2. Либерализација у пружању услуга робног и путничког железничког превоза

2.1. Иницијалне директиве

Либерализација у пружању услуга робног и путничког железничког превоза почела је 1991. године доношењем Директиве бр. 91/440 о развоју железница Заједнице.¹⁴ Директивом су предвиђене четири мере за побољшање ефикасности и увођење железнице на јединствено тржиште од којих су најважније: 1. одвајање управљања железничком инфраструктуром од пружања услуга железничког превоза¹⁵ и 2. осигурање приступа националној железничкој инфраструктури: а. међународним пословним групама железничких превозника, као и б. оним железничким превозницима који у међународном саобраћају обављају комбиновани превоз робе.¹⁶

Четири године касније донете су још две директиве и то Директива бр. 95/18 о издавању дозвола железничким превозицима¹⁷ и Директива бр. 95/19 о алокацији железничких инфраструктурних капацитета и наплати приступних накнада.¹⁸ Иницијални период либерализације завршава се доношењем Директиве бр. 96/48 о интероперабилности трансевропског система брзих пруга.¹⁹

Како се и поред ових нормативних интервенција стање у железничком саобраћајном сектору није поправило, јер су се бројне државе чланице определиле за минималну дозвољену имплементацију директива у национално право, па је тржишни удео железнице у укупном саобраћају наставио да опада,²⁰ то је 2001. године донешен први регулаторно-секторски пакет мера за либерализацију пружања услуга железничког превоза.

¹⁴ *Council Directive 91/440/EEC of 29th July 1991 on the development of the Community's railways*, OJ L 237 of 24.08.1991, pp. 25-28.

¹⁵ С тим што је за разлику од организационог или формалноправног одвајања, одвајање пословних књига обавезно.

¹⁶ *Директива 91/440/EEC*, чл. 1.

¹⁷ *Council Directive 95/18/EC of 19th June 1995 on the licensing of railway undertakings*, OJ L 143 of 27.06.1995, pp. 70-74.

¹⁸ *Council Directive 95/19/EC of 19th June 1995 on the allocation of railway infrastructure capacity and the charging of infrastructure fees*, OJ L 143 of 27.06.1995, pp. 75-78.

¹⁹ *Council Directive 96/48/EC of 23rd July 1996 on the interoperability of the trans-European high-speed rail system*, OJ L 235 of 17.09.1996, pp. 6-24.

²⁰ Hojnik, J., *Putting trains on the right track: Comment on CJEU's judgments concerning the first railway package*, European Transport Law 3/2015, https://www.researchgate.net/publication/282281402_Putting_trains_on_the_right_track_Comment_on_CJEU%27s_judgments_concerning_the_first_railway_package (приступљено 27.1.2023), стр. 261.

2.2. Први пакет

Први нормативни пакет мера за либерализацију у области железничког саобраћаја чиниле су три директиве и то: Директива бр. 2001/12 о измени Директиве бр. 01/440,²¹ Директива бр. 2001/13 о измени Директиве бр. 95/18²² и Директива бр. 2001/14 о расподели железничких инфраструктурних капацитета и наплати накнада за коришћење железничке инфраструктуре и безбедносним сертификатима.²³ Овим пакетом проширена је доступност националне железничке инфраструктуре за све индивидуалне (дакле не захтева се формирање међународне пословне групације) међународне железничке превозице, а не као до тада само за оператере међународног контејнерског превоза.²⁴ Затим, прописана је обавеза вођења посебних рачуна за теретни и за путнички саобраћај, а уколико се превоз путника обавља као услуга од општег економског значаја, субвенције које се по том основу добијају морају се посебно исказати и прималац државне помоћи их не сме користити за финансирање других транспортних услуга.²⁵ Такође је ради даљег рачуноводственог раздвајања управљања инфраструктуром и обављања превоза наложено да вођење рачуна добити и губитака и приказивање биланса стања мора бити одвојено.²⁶

Посебно је прописано да тзв. есенцијалне функције као што су алокација железничких капацитета, наплаћивање накнаде за коришћење инфраструктуре и издавање дозвола за обављање железничког саобраћаја (регистрација) не могу обављати предузећа нити други правни субјекти који пружају услуге железничког превоза.²⁷ Накнада за минимални приступни пакет коришћења железничке инфраструктуре не сме бити виша од укупних трошкова који су директно повезани са обављањем услуге превоза железницом.²⁸

Накнада за минимални приступни пакет коришћења железничке инфраструктуре не сме бити виша од укупних трошкова који су директно

²¹ *Directive 2001/12/EC of the European Parliament and of the Council of 26th February 2001 amending Council Directive 91/440/EEC on the development of the Community's railways*, OJ L 75 of 15.3.2001, pp. 1–25.

²² *Directive 2001/13/EC of the European Parliament and of the Council of 26th February 2001 amending Council Directive 95/18/EC on the licensing of railway undertakings*, OJ L 75 of 15.3.2001, pp. 26–28.

²³ *Directive 2001/14/EC of the European Parliament and of the Council of 26th February 2001 on the allocation of railway infrastructure capacity and the levying of charges for the use of railway infrastructure and safety certification*, OJ L 75 of 15.3.2001, pp. 29–46.

²⁴ *Директива 2001/12/ЕС*, чл. 1(11).

²⁵ *Директива 2001/12/ЕС*, чл. 1(10).

²⁶ *Директива 2001/12/ЕС*, чл. 1(7).

²⁷ *Директива 2001/14/ЕС*, чл. 4(2).

²⁸ *Директива 2001/14/ЕС*, чл. 7(3).

повезани са обављањем услуге превоза железницом.²⁹ Регулаторно тело може бити у саставу министарства надлежног за послове саобраћаја.

Три недеље касније, уз први пакет усвојена је и Директива бр. 2001/16 о интероперабилности трансевропске конвенционалне железнице.³⁰

2.3. Други пакет

Други пакет су чиниле три директиве и регулатива. Директивом бр. 2004/49 о безбедности комунитарних железница измењене су директиве бр. 95/18 и 2001/14.³¹ Директивом бр. 2004/50 измењене су директиве бр. 96/48 и 2001/16.³² Директивом бр. 2004/51 измењена је Директива бр. 91/440.³³ Регулативом 881/2004 основана је Европска железничка агенција.³⁴ Развој железнице као националног транспортног система узроковао је настанак разлика по бројним техничким питањима као што су ширина колосека, дозвољено оптерећење, сигнализација и др., па је основни задатак новоосноване Европске железничке агенције био израда комунитарних железничких техничких стандарда (*TSI – Technical Specification for Interoperability*). Што се тиче либерализације пружања железничких услуга учињен је корак даље па је за конкуренцију отворено комплетно национално тржиште железничког превоза робе (а не само за међународне превозице као до тада).³⁵

²⁹ Директива 2001/14/ЕЦ, чл. 30.

³⁰ Directive 2001/16/EC of the European Parliament and of the Council of 19th March 2001 on the interoperability of the trans-European conventional rail system, OJ L 110 of 20.4.2001, pp. 1–27.

³¹ Directive 2004/49/EC of the European Parliament and of the Council of 29th April 2004 on safety on the Community's railways and amending Council Directive 95/18/EC on the licensing of railway undertakings and Directive 2001/14/EC on the allocation of railway infrastructure capacity and the levying of charges for the use of railway infrastructure and safety certification (Railway Safety Directive), OJ L 164 of 30.4.2004, pp. 44–113.

³² Directive 2004/50/EC of the European Parliament and of the Council of 29th April 2004 amending Council Directive 96/48/EC on the interoperability of the trans-European high-speed rail system and Directive 2001/16/EC of the European Parliament and of the Council on the interoperability of the trans-European conventional rail system, OJ L 164 of 30.04.2004, pp. 114–163.

³³ Directive 2004/51/EC of the European Parliament and of the Council of 29th April 2004 amending Council Directive 91/440/EEC on the development of the Community's railways, OJ L 164 of 30.04.2004, pp. 164–172.

³⁴ Regulation 881/2004/EC of the European Parliament and of the Council of 29th April 2004 establishing a European Railway Agency (Agency Regulation), OJ L 164 of 30.4.2004, pp. 1–43.

³⁵ Директива 2004/51/ЕЦ, чл. 1(2).

2.4. Трећи пакет

Иницијално су трећи пакет мера чиниле две директиве и регулатива и то: Директива бр. 2007/58 о измени директива бр. 91/440 и 2001/14,³⁶ Директива бр. 2007/59 о издавању комунитарних машиноводствених дозвола³⁷ и Регулатива бр. 1371/2007 о правима и обавезама путника у железничком саобраћају.³⁸ Паралелно са трећим пакетом усвојена је и Регулатива бр. 1370/2007 о услугама јавног железничког и друмског превоза путника.³⁹ Ступањем на снагу ове регулативе престале су да важе регулативе бр. 1191/69 и 1107/70. Годину дана касније донешена је и Директива бр. 2008/57 о интероперабилности комунитарног железничког система.⁴⁰ Октобра 2009. године Анекс VII ове директиве измењен је Директивом бр. 2009/131.⁴¹

Најзначајнија новина у оквиру трећег пакета било је отварање конкуренцији тржишта међународног железничког превоза путника.⁴²

2.5. Тзв. recast Директива

Прва три пакета, укључујући и иницијалне директиве представљали су одвећ сложен и замршен систем секторских правних аката и стога је 21. новембра 2012. године усвојена тзв. *recast* Директива бр. 2012/34 о успостављању јединственог европског железничког простора⁴³ која је обједињавала одредбе комунитарног железничког права садржане у претходно

³⁶ *Directive 2007/58/EC of the European Parliament and of the Council of 23rd October 2007 amending Council Directive 91/440/EEC on the development of the Community's railways and Directive 2001/14/EC on the allocation of railway infrastructure capacity and the levying of charges for the use of railway infrastructure*, OJ L 315 of 03.12.2007, pp. 44–50.

³⁷ *Directive 2007/59/EC of the European Parliament and of the Council of 23rd October 2007 on the certification of train drivers operating locomotives and trains on the railway system in the Community*, OJ L 315, 3.12.2007, p. 51–78.

³⁸ *Regulation 1371/2007/EC of the European Parliament and of the Council of 23rd October 2007 on rail passengers' rights and obligations*, OJ L 315 of 03.12.2007, pp. 14–41.

³⁹ *Regulation 1370/2007/EC of the European Parliament and of the Council of 23rd October 2007 on public passenger transport services by rail and by road and repealing Council Regulations (EEC) Nos 1191/69 and 1107/70*, OJ L 315 of 03.12.2007, pp. 1–13.

⁴⁰ *Directive 2008/57/EC of the European Parliament and of the Council of 17th June 2008 on the interoperability of the rail system within the Community (Recast) (Text with EEA relevance)*, OJ L 191 of 18.07.2008, pp. 1–45.

⁴¹ *Commission Directive 2009/131/EC of 16th October 2009 amending Annex VII to Directive 2008/57/EC of the European Parliament and of the Council on the interoperability of the rail system within the Community (Text with EEA relevance)*, OJ L 273 of 17.10.2009, pp. 12–13.

⁴² *Директива 2007/58/EC*, чл. 1(1)8.

⁴³ *Directive 2012/34/EC of the European Parliament and of the Council of 21st November 2012 establishing a single European railway area (recast) Text with EEA relevance*, OJ L 343 of 14.12.2012, pp. 32–77.

донешеним директивама. Осим што је првенствено од кодификаторског значаја, Директива садржи и модификације ранијих нормативних решења у циљу њиховог унапређења, али без проширења достигнутог нивоа либерализације пружања услуга. Процес либерализације настављен је усвајањем четвртог пакета мера.

2.6. Четврти пакет

Четврти нормативни пакет може се поделити у два дела: технички и тржишни. Технички део чине: Регулатива бр. 2016/796 о Агенцији Европске уније за железнице,⁴⁴ Директива бр. 2016/797 о интероперабилности унитарног железничког система⁴⁵ и Директива бр. 2016/798 о безбедности железничког саобраћаја.⁴⁶ Тржишни део садржи две регулативе и једну директиву и то: Регулатива бр. 2337/2016 о стављању ван снаге Регулативе бр. 1192-69 о заједничким правилима нормализације рачуна железничких предузећа,⁴⁷ Регулатива бр. 2338/2016 о измени Регулативе 1370/2007 у погледу отварања тржишта за железнички превоз путника⁴⁸ и Директива бр. 2016/2370 о измени Директиве 2012/34 у погледу отварања тржишта за услуге домаћег железничког превоза путника и управљања железничком инфраструктуром.⁴⁹ Као што се из назива ових правних прописа може закључити, за тржишно такмичење је четвртим пакетом мера за либерализацију железничког превоза отворен целокупни, дакле и домаћи, превоз путника.⁵⁰ Међутим, ни овим пакетом није постигнута обавезна вертикална дезинтеграција послова на

⁴⁴ Regulation (EU) 796/2016 of the European Parliament and of the Council of 11th May 2016 on the European Union Agency for Railways and repealing Regulation (EC) No 881/2004 (Text with EEA relevance), OJ L 138 of 26.5.2016, pp. 1–43.

⁴⁵ Directive (EU) 2016/797 of the European Parliament and of the Council of 11th May 2016 on the interoperability of the rail system within the European Union (recast) (Text with EEA relevance), OJ L 138 of 26.05.2016, pp. 44–101.

⁴⁶ Directive (EU) 2016/798 of the European Parliament and of the Council of 11th May 2016 on railway safety (recast) (Text with EEA relevance), OJ L 138 of 26.05.2016, pp. 102–149.

⁴⁷ Regulation (EU) 2337/2016 of the European Parliament and of the Council of 14th December 2016 repealing Regulation (EEC) No 1192/69 of the Council on common rules for the normalisation of the accounts of railway undertakings (Text with EEA relevance), OJ L 354 of 23.12.2016, pp. 20–21.

⁴⁸ Regulation (EU) 2338/2016 of the European Parliament and of the Council of 14th December 2016 amending Regulation (EC) No 1370/2007 concerning the opening of the market for domestic passenger transport services by rail (Text with EEA relevance), OJ L 354 of 23.12.2016, pp. 22–31.

⁴⁹ Directive (EU) 2016/2370 of the European Parliament and of the Council of 14th December 2016 amending Directive 2012/34/EU as regards the opening of the market for domestic passenger transport services by rail and the governance of the railway infrastructure (Text with EEA relevance), OJ L 352 of 23.12.2016, pp. 1–17.

⁵⁰ Регулатива 2338/2016, чл. 1(1)9.

одржавању железничке инфраструктуре и пружања превозничких услуга, нити је искључен утицај јавних власти пошто железничка инфраструктура и даље остаје у јавној својини, а на појединим (по правилу непрофитабилним) линијама држава је и даље надлежна да установљава јавноправну превозну обавезу (*Public Service Obligation – PSO*),⁵¹ па се услуга железничког превоза путника на тим линијама пружа као услуга од општег економског интереса.

3. Закључак

Под либерализацијом тржишта услуга железничког превоза подразумева се отварање овог тржишта конкуренцији тако што се предузеће које обавља послове управљања железничком инфраструктуром обавезује да, под законом прописаним условима, омогући приступ националној железничкој инфраструктури сваком заинтересованом железничком превозиоцу било домаћем било предузећу из друге државе чланице Европске уније. Процес либерализацијеу нормативном смислу започео је 1991. године и тржишном такмичењу је прво био отворен међународни контејнерски превоз, па је 2001. то прописано за комплетан међународни превоз робе, 2004. за национални теретни саобраћај, 2007. за међународни путнички превоз и 2016. за национални путнички превоз. Данас тржиште услуга железничког превоза функционише као саставни део јединственог тржишта.

*Stefan Šokinjov, Ph.D., Full-time Professor
Faculty of Law, University of Kragujevac*

LIBERALIZATION OF RENDERING RAILWAY TRANSPORT SERVICES IN EUROPEAN UNION

Summary

To open national railways market for competition, an extensive sectoral law was created from 1991 to 2016. The most important measure in the process of liberalization was the obligation of infrastructure managers to allow access to national network without discrimination.

Key words: *services, liberalization, railway transport of goods and passengers, European Union.*

⁵¹ Директива 2016/2370/ЕС, чл. 1(5).

Литература

- Gutierrez-Hita, C., Ruiz-Rua, A., *Competition in the railway passenger market: The challenge of liberalization*, Competition and Regulation in Network Industries No. 2/2019. https://www.researchgate.net/profile/Carlos-Gutierrez-Hita/publication/334169156_Competition_in_the_railway_passenger_market_The_challenge_of_liberalization/links/5d395d8e299bf1995b487b2/Competition-in-the-railway-passenger-market-The-challenge-of-liberalization.pdf (приступљено 27.1.2023).
- Deville, X., Verduyn, F., *Implementation of EU legislation on rail liberalization in Belgium, France, Germany and the Netherlands*, NBB Working Paper No. 221, 2012.
- Јакаша, В., *Копнено и зрачно саобраћајно право*, Загреб 1969.
- Jones, A., Suftrin, B., Dunne, N., *EU Competition Law: Text, Cases and Materials*, Oxford, 2019.
- Crozet, Y., *Introducing competition in the European rail sector: insights for a holistic regulatory assessment*, International Transport Forum Discussion Paper, No. 08, 2019, <https://www.econstor.eu/bitstream/10419/245832/1/1702640558.pdf> (приступљено 27. 1. 2023).
- Николајевић, Б., *Саобраћајно право*, Београд 1964.
- Stehmann, O., Mackay, I., *Liberalisation and competition policy in railways*, Competition Policy Newsletter, No. 3/2003, https://competition-policy.ec.europa.eu/publications/competition-policy-briefs_en#archived-newsletters (приступљено 27.1.2023).
- Трајковић, М., *Саобраћајно право*, Београд, 1985.
- Hojnik, J., *Putting trains on the right track: Comment on CJEU's judgments concerning the first railway package*, European Transport Law, No. 3/2015, https://www.researchgate.net/publication/282281402_Putting_trains_on_the_right_track_Comment_on_CJEU%27s_judgments_concerning_the_first_railway_package (приступљено 27.1.2023).
- Царић, С., Јанковец, И., Шулејић, П., Трајковић, М., *Саобраћајно право*, Нови Сад, 1998.

Правни прописи

- Council Directive 91/440/EEC of 29th July 1991 on the development of the Community's railways, OJ L 237 of 24.08.1991.
- Directive 2001/12/EC of the European Parliament and of the Council of 26th February 2001 amending Council Directive 91/440/EEC on the development of the Community's railways, OJ L 75 of 15.3.2001.
- Directive 2001/14/EC of the European Parliament and of the Council of 26th February 2001 on the allocation of railway infrastructure capacity and the levying of charges for the use of railway infrastructure and safety certification, OJ L 75 of 15.3.2001.
- Directive 2004/51/EC of the European Parliament and of the Council of 29th April 2004 amending Council Directive 91/440/EEC on the development of the Community's railways, OJ L 164 of 30.04.2004.
- Directive 2007/58/EC of the European Parliament and of the Council of 23rd October 2007 amending Council Directive 91/440/EEC on the development of the Community's railways and Directive 2001/14/EC on the allocation of railway infrastructure capacity and the levying of charges for the use of railway infrastructure, OJ L 315 of 03.12.2007.
- Regulation (EU) 2016/2338 of the European Parliament and of the Council of 14th December 2016 amending Regulation (EC) No 1370/2007 concerning the opening of the market for

domestic passenger transport services by rail (Text with EEA relevance), OJ L 354 of 23.12.2016.

Directive (EU) 2016/2370 of the European Parliament and of the Council of 14th December 2016 amending Directive 2012/34/EU as regards the opening of the market for domestic passenger transport services by rail and the governance of the railway infrastructure (Text with EEA relevance), OJ L 352 of 23.12.2016.