

Др Стефан Шокињов, редовни професор
Правног факултета Универзитета у Крагујевцу
ORCID: 0000-0003-3738-6835

Изворни научни рад
УДК: 347.823.2:656.2(4-672EU)
34(4-672EU):[656.2:343.531
DOI: <https://doi.org/10.46793/7623-154.501S>

ДЕВАСТАЦИЈА ЖЕЛЕЗНИЧКЕ ИНФРАСТРУКТУРЕ КАО АКТ ЗЛОУПОТРЕБЕ ДОМИНАНТНОГ ТРЖИШНОГ ПОЛОЖАЈА*

Резиме

Суд правде Европске уније донео је 12. јануара 2023. године пресуду којом је потврђено да је предузеће које управља литванском железничком инфраструктуром, противно чл. 102 Уговора о функционисању Европске уније, уклањањем 19 километара пруге на тзв. краћој железничкој рути до Летоније и пропуштањем да пругу на тој деоници обнови, спречило летонског железничког превозиоца да уђе на литванско тржиште услуга превоза робе железницом. Иако железничка инфраструктура испуњава техничке услове да би се правно квалификовала као основно средство (*essential facility*), на тржишно понашање литванског предузећа није примењена доктрина основних средстава, већ је одговорност за нарушавање конкуренције утврђена на основу општих правила о забрани злоупотребе доминантног тржишног положаја.

Кључне речи: либерализација, услуге железничког превоза, злоупотреба доминантног положаја на тржишту, право Европске уније

1. Увод

Предмет овог рада је анализа пресуде Суда правде Европске уније (даље у тексту: *ЕСЈ*) донете у случају Литванска железница.¹ За оцену предметне судске одлуке кључне су три чињенице које се односе на: (не)заменљивост железничке инфраструктуре, постојање секторског права у области железничког саобраћаја и постојање обавезе омогућавања приступа литванској

* Рад је резултат научноистраживачког рада аутора у оквиру Програма истраживања Правног факултета Универзитета у Крагујевцу за 2025. годину, који се финансира из средстава Министарства науке, технолошког развоја и иновација Републике Србије.

¹ C-42/21, *Lietuvos geležinkiai AB vs. European Commission*, 12th January 2023, ECLI:EU:C:2022:537.

железничкој инфраструктури сваком заинтересованом железничком превозиоцу ради обављања теретног саобраћаја, а све у време спорних дешавања. Наиме, ради се о томе да је исход овог случаја зависио од тога да ли ће *ЕСЈ* на утврђено чињенично стање применити доктрину основних тј. неопходних средстава (*essential facilities doctrine*),² а на чему је инсистирала Литванска железница или пак општа правила о забрани злоупотребе доминантног тржишног положаја, што је био став Европске комисије (даље у тексту: Комисија), при чему на исправност избора највише утиче утврђивање, сагледавање и вредновање предочених чињеница. Зато ће први део рада бити посвећен приказу железничког сектора и процеса либерализације пружања услуга превоза робе и путника железницом у Европској унији. Затим ће у следећем одељку бити приказан предметни случај - његов чињенични опис и исход судског поступка. Последњи одељак посветићемо разматрању разлога одлучивања.

2. Железнички сектор и процес тржишне либерализације у пружању услуга теретног и путничког саобраћаја

Железничка инфраструктура је сложени капитално интензиван социо-технолошки систем.³ Да би тај систем функционисао потребна су велика улагања у одржавање и унапређење инфраструктуре, те „интегрисано планирање и координација целокупне мреже“.⁴ Због тога је обављање железничког саобраћаја, по правилу, поверавано јавном предузећу организованом као вертикално интегрисани национални монопол.⁵

У другој половини XX века железнички саобраћај запада у озбиљну кризу. Тржишни удео превоза робе и путника железницом, у односу на друге видове саобраћаја, а нарочито друмски и авиосаобраћај, константно је био у паду. Према статистичким подацима за период од 1970. до 2000. године у Европској заједници је тржишни удео железничког саобраћаја у превозу робе са 20% смањен на 8%,⁶ док се тржишни удео железнице у путничком саобраћају у том

² О овој доктрини видети више: Шокињов, С., *Ускраћивање приступа ресурсима неопходним за пружање услуга*, Зборник радова: Изазови и отворена питања услужног права, Том 2, Крагујевац, 2024, стр. 549-563.

³ Finger, M., Messulam, P., *Rail economics, policy and regulation in Europe*. Edward Elgar Publishing Limited Cheltenham, 2015, стр. 19.

⁴ Nash, C., Rivera – Trujillo, C., *Rail regulatory reform in Europe – principles and practice*, Conference on Competition in the rail industry, Madrid, 2004, September, https://www.researchgate.net/publication/238071693_Rail_regulatory_reform_in_Europe_-_principles_and_practice (приступљено: децембар 2023), стр. 8.

⁵ Jarzembowski, G., *European framework for the internal market in the railway sector*, in: The Liberalisation of Rail Transport in the EU, Intereconomics (Forum), No. 6/2006, стр. 299.

⁶ 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.

периоду умањено са 10,4% на 6,3%.⁷ Да би се ова криза превазишла било је неопходно побољшати конкурентност железничког саобраћаја. Преовладала су схватања да је интрамодална конкуренција кључ за успех у интермодалном надметању.⁸ Другим речима, решење је нађено у трансформацији монополисаног тржишта у тржиште на којем функционише конкуренција, што се у литератури означава термином либерализација.⁹ Међутим, изградња железничке пруге је изузетно скупа,¹⁰ а трошкови изградње железничке инфраструктуре се сматрају неповратним,¹¹ што представља непремостиву препреку за улазак на тржиште. Због тога је било неопходно предвидети различит правни режим за: а. управљање транспортном инфраструктуром и б. пружање транспортних услуга, те за тржишно надметање отворити онај сегмент железничког система у којем је то објективно изводљиво.¹² Тако је управљање инфраструктуром остало у статусу националног монопола,¹³ док је процесом либерализације обухваћено тржиште услуга железничког превоза робе и путника.¹⁴

Нормативно гледано, отварање тржишта услуга теретног и путничког железничког превоза за нове оператере било је постепено¹⁵ и „захтевало је три деценије и четири пакета регулаторних реформи“.¹⁶ Процес либерализације у пружању услуга робног и путничког железничког превоза започео је 1991.

⁷ Исто, стр. 3.

⁸ Ludewig, J., *Market liberalisation alone is not enough*, in: *The Liberalisation of Rail Transport in the EU*, Intereconomics (Forum), No. 6/2006, стр. 304.

⁹ Solina, K., Abramović, B., *Effects of Railway Market Liberalisation: European Union Perspective, Sustainability*, No. 8/2022, стр. 6.

¹⁰ Casullo, L., *The efficiency impact of open access competition in rail markets: The case of domestic passenger services in Europe*, International Transport Forum Discussion Paper, No. 07/2016, стр. 5.

¹¹ *The Essential Facility Concept*, OECD Policy Roundtables, OCDE/GD(96)113, Paris, 1996, стр. 88.

¹² Doronzo, R., Florio, M., *Privatization, unbundling and liberalization of Network Industries: a discussion of the dominant policy paradigm in the EU*, in: EPSU/ETUI-REHS/SALTSA Conference An alternative to the market: The social, political and economic role of public services in Europe, Bruxelles 2007, November 19-20. <https://www.researchgate.net/publication/46466432> (приступљено у децембру 2023), странице нису нумерисане.

¹³ Perennes, P., *Open Access for Rail Passenger Services in Europe: Lesson Learnt from Forerunner Countries*, Transportation Research Procedia, No. 25/2017, стр. 360.

¹⁴ Kirchner, C., *Legal instruments for liberalising European rail freight markets from 2007*, in: *The Liberalisation of Rail Transport in the EU*, Intereconomics (Forum), No. 6/2006, стр. 296.

¹⁵ Espozito, G., Cicatiello, L., Ercolano, S., *Reforming railways in the EU: An empirical assessment of liberalisation policies in the European rail freight market*, Transportation Research Part A, No. 132/2020, 2020, стр. 606.

¹⁶ Francesco, F., Castro, G., *Beyond legal transposition: Regulatory agencies and de facto convergence of EU rail liberalisation*, Journal of European Public Policy, No. 3/2018, стр. 2.

године¹⁷ доношењем Директиве бр. 91/440 о развоју железница Заједнице.¹⁸ Након тога су 1995. донете још две директиве, да би иницијални период реформи био окончан директивом из 1996. године. Следили су 2001. први, 2004. други, 2007. трећи и 2016. четврти пакет правних прописа којима је у области железничког саобраћаја формирано тзв. секторско право.¹⁹ За тему овог рада, од свих прописа секторског права, једна од најбитнијих директива је Директива бр. 2004/51 о измени Директиве бр. 91/440²⁰ којом су државе чланице ЕУ обавезане да најкасније до 1. јануара 2006. године омогуће приступ домаћој железничкој инфраструктури сваком међународном превозиоцу робе, а да најкасније до 1. јануара 2007. за конкуренцију отворе комплетно национално тржиште теретног железничког саобраћаја.

3. Приказ случаја *Lietuvos geležinkeliai* (Литванска железница)

Lietuvos geležinkeliai AB (даље у тексту: Литванска железница) је литванско јавно железничко предузеће у целости у државном власништву. Пошто је вертикално интегрисано, обавља и послове управљања инфраструктуром и послове превоза робе и путника. На литванском тржишту железничког превоза је у монополском положају. *Orlen Lietuva AB* је зависно предузеће пољског контролног друштва *PKN Orlen SA*. *Orlen* се бави прерадом сирове нафте. Између осталог, делатност обавља у рафинерији у литванском месту *Bugeniai* у северозападном делу земље који се граничи са Летонијом. Од око 8 милиона тона нафтних деривата, колико се годишње произведе у овој рафинерији, око 90% се превози железницом. у северозападном делу земље који се граничи са Летонијом. Од око 8 милиона тона нафтних деривата, колико се годишње произведе у овој рафинерији, око 90% се превози железницом. *Klaipeda*, а око 1-1,5 милион тона превожено је у Летонију. За железнички превоз нафтних деривата у Летонију коришћене су две руте и то: краћа (*Bugeniai-Mažeikiai-Renge*) у дужини од 34 km и дужа (*Bugeniai-Kužiai-Joniškis-Meitene*) у дужини од 152 km. Око 60% нафтних деривата испоручиваних у Летонију превожено је краћом рутом. Превоз краћом рутом фактички је обављало летонско железничко предузеће *Latvijas dzelzceļš* (даље у тексту: *LDZ*), али као

¹⁷ Pham, V., *The Liberalization of Rail Transport in the European Union*, Economics Honors Papers, No. 10/2013, стр. 1.

¹⁸ 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.

¹⁹ О процесу либерализације вид. више: Шокињов, С., *Либерализација пружања услуга железничког превоза у Европској унији*, Зборник радова: XXI век – век услуга и услужног права, Крагујевац, 2023, стр. 3-13.

²⁰ 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.

подуговарач *Литванске железнице*. Дакле, уговор о железничком превозу краћом (једнако као и дужом) рутом *Orlen* је закључивао са *Литванском железницом*.

Почетком 2008. године између *Литванске железнице* и *Orlena* настао је спор у вези са ценом превоза и *Orlen* је одлучио да извоз нафтних деривата почне да обавља преко летонских лука *Riga* и *Ventspils*. Преусмерење извоза са литванске на летонске луке било је олакшано тиме што би се за превоз нафтних деривата до ових лука користила краћа железничка рута. Због спора са *Литванском железницом*, *Orlen* је хтео да уговор о превозу нафтних деривата закључи директно са *LDZ*-ом, о чему је обавестио и летонског и литванског превозиоца. *LDZ* је 29. септембра 2008. одговорио понудом о превозу 4,5 милиона тона нафтних деривата краћом железничком рутом. Четири дана након тога *Литванска железница* почела је, с изговором реконструкције пруге, да уклања шине на краћој железничкој рути. До краја октобра уклоњено је укупно 19 km пруге.

Пошто је *Orlen* 17. октобра 2008. потврдио своју намеру да уговор о превозу закључи са *LDZ*-ом, започети су преговори о финализацији споразума. Преговори су били успешни и крајем јуна 2009. године *LDZ* подноси захтев за издавање дозволе за обављање железничког превоза робе у Литванији. Видевши да *Литванска железница* не изводи радове на реконструкцији краће железничке руте, нити врши припреме за то, *LDZ* је средином 2010. године повукао захтев за издавање дозволе за самостално обављање теретног железничког саобраћаја на територији Литваније. *Orlen* због тога 14. јула 2010. године случај пријављује Комисији. Поступак по овој пријави започет је 6. марта 2013. године, а одлука донешена 2. октобра 2017. године.²¹ Комисија је утврдила да је Литванска железница извршила злоупотребу доминантног тржишног положаја противно чл. 102 Уговора о функционисању Европске уније (даље у тексту: УФЕУ) јер је, свесна *Orlen*-ових планова да превоз нафтних деривата преусмери на летонске луке и то коришћењем превозних услуга *LDZ*-а, у великој журби, пренагљено, без претходног осигурања неопходних финансијских средстава за реконструкцију, противно правилима струке и стандардним процедурама уклонила пругу у дужини од 19 километара и свесна ризика да може изгубити важног пословног партнера ако би пруга била реконструисана пропустила да је обнови уверивши литванску владу да радове на враћању шина не треба предузимати, проузроковала нарушавање конкуренције спречавањем *LDZ*-а да уђе на литванско тржиште теретног железничког саобраћаја. Одлуком је Литванска железница кажњена са 27.873.000. евра. Такође је Комисија *Литванску железницу* обавезала да оконча нарушавање конкуренције и да у року од три месеца од достављања одлуке поднесе Комисији предлог мера којима ће то постићи. Суд опште надлежности (*General court*) је пресудом бр. T-814/17 од 18 новембра 2020. године, сем

²¹ *Commission Decision C(2017) 6544 final of 2nd October 2017 (Case AT.39813 – Baltic Rail)*.

умањења новчане казне на 20.068.650. евра, у осталом делу потврдио одлуку Комисије. Против пресуде Суда опште надлежности Литванска железница је поднела жалбу коју је *ECJ* одбио у целости као неосновану.

4. Правна квалификација девастирања мрежне инфраструктуре којој се на основу секторских правних прописа мора омогућити приступ

Прво што се у судској одлуци *ECJ* може уочити је да је Литванска железница кажњена због злоупотребе доминантног тржишног положаја противно чл. 102 УФЕУ па се као претходно поставља следеће питање: како то да је поред секторске регулативе случај Литванска железница решен применом унитарног права конкуренције? Однос секторских правила и права конкуренције је сложен, али је основна одлика тог односа комплементарност. Секторска правила и право конкуренције се међусобно надопуњују. Наиме, док се правом конкуренције прописује забрана предузимања аката рестриктивне пословне праксе односно субјекти на које се односи обавезују на уздржавање, дотле се секторским правилима субјекти на које се ова правила односе обавезују на чињење, одн. на предузимање правних и фактичких радњи,²² због чега су секторски прописи релевантни за оцену да ли конкретно тржишно понашање представља акт нарушавања конкуренције.²³ Секторска правила иначе, након транспонованја директива, постају део националног права, а у основи овог случаја је конкурентски однос литванског и летонског националног железничког предузећа на подручју које представља битан део јединственог тржишта. На тржишно понашање предузећа у железничком сектору може се применити право конкуренције Европске уније, под условом да постоји могућност штетног дејства на трговину између држава чланица. Пошто је услов могућег утицаја на међудржавну трговину у овом случају испуњен, а право Европске уније има примат над националним правом, то „регулаторни оквир не може ограничити примену чл. 102 УФЕУ“.²⁴

Железница је велики и комплексан технички систем чија изградња подразумева капитално улагање уз знатне неповратне трошкове па би зато њено дуплирање, по правилу, захтевало економски нерационално инвестирање огромних финансијских средстава.²⁵ Понекад би због конфигурације терена, насеља, резервата и других природних или грађевинских препрека дуплирање

²² Hellwig, M., *Competition Policy and Sector-Specific Regulation for Network Industries*, MPI Collective Goods Preprint, No. 29/2008, стр. 16.

²³ C-42/21P, *Lietuvos geležinkeliai*, тач. 88.

²⁴ C-42/21, *Opinion of Advocate General Rantos*, delivered on 7th July 2022 in Case C-42/21 P *Lietuvos geležinkeliai AB vs. European Commission*, тач. 85.

²⁵ Popović, N., *Uloga sektorskog regulatora na tržištu željezničkih usluga*, Zbornik Pravnog fakulteta u Zagrebu, No. 2-3/2016, стр. 336.

инфраструктуре било чак и немогуће. И зато, када се за њу не може изнаћи ни актуелна ни потенцијална алтернатива, железничка инфраструктура се сматра основним средством (*essential facility*) за пружање услуга превоза,²⁶ а према конкуренцијскоправној доктрини основних средстава: у односу на основна или како се још називају, неопходна средства, а у контексту теме овог рада то би била железничка инфраструктура, конституише се обавеза омогућавања приступа. Обавезу да омогући приступ инфраструктури има онај привредни субјект који инфраструктуром управља. Пошто је то, по правилу, предузеће које ужива монополски или барем доминантни положај на тржишту, неоправдано ускраћивање приступа инфраструктури неопходној за пружање услуга сматра се злоупотребом доминантног тржишног положаја. Међутим, пресуда у случају *Литванска железница* није донешена применом доктрине основних средстава, већ је *ECJ* уклањање пруге третирао као посебан облик злоупотребе доминантног тржишног положаја.²⁷ Размотримо у наставку да ли је такво резонување основано.

Доктрина основних или неопходних средстава је иначе тема за посебан научни чланак. У најкраћем, основна средства су ресурси без чијег коришћења се у конкретном случају не може обављати привредна делатност, па се ускраћивањем приступа неопходном средству искључује могућност тражиоца приступа да ефективно конкурише на релевантном тржишту. Поменути услови (неопходност и искључење конкуренције) први пут су установљени у пресуди коју је *ECJ* донео у случају *Bronner*.²⁸

Ускраћивање приступа неопходној инфраструктури може бити отворено и конструктивно. Конструктивно или прикривено ускраћивање приступа неопходној инфраструктури се, разумљиво, чешће користи. Да ли се

²⁶ Stehmann, O., Mackay, I., *Liberalisation and competition policy in railways*, Competition Policy Newsletter, No. 3/2003, стр. 24.

²⁷ C-42/21, *Lietuvos geležinkiai*, тач. 91. У пресуди се користи реч *independent* у смислу да предметно тржишно понашање није вид ускраћивања приступа неопходној инфраструктури, него је аутономни облик нарушавања конкуренције. Ми бисмо додали и да је специфичан због израженог степена деструктивности јер је Литванска железница у потпуности онемогућила коришћење ресурса – не само летонском превозиоцу него и себи самој.

²⁸ C-7/97, *Oscar Bronner vs. Mediaprint* [1998] ECR I-7791 (26th November 1998). *Bronner* и *Mediaprint Zeitungs* су конкуренти на аустријском тржишту дневне штампе. *Mediaprint Zeitungs* је развио систем за доставу дневне штампе на кућну адресу на територији Аустрије. Спор је настао када је *Mediaprint Zeitungs* одбио захтев *Bronner*-а да, уз одговарајућу уговорну накнаду, на кућне адресе читалаца почне на доставља и његове новине (*Der Standard*). Пошто је у време спора то био једини систем доставе дневне штампе на кућну адресу са националном покривеношћу *Bronner* је тврдио да је тужени извршио злоупотребу доминантног тржишног положаја. Спор је ипак изгубио јер није успео да докаже да је у погледу службе за доставу дневне штампе на кућну адресу испуњен услов неопходности тј. незаменљивости.

деструкција железничке пруге може сматрати конструктивним ускраћивањем приступа неопходној инфраструктури? С једне стране није логично очекивати од предузећа, па макар било и у доминантном тржишном положају, да инвестира у поправку инфраструктуре како би конкуренту олакшао улазак на тржиште и омогућио му повољнију позицију за надметање. Међутим за *Литванску железницу* као предузеће које управља инфраструктуром, то је била обавеза прописана чл. 29 Директиве 2001/14 и чл. 69 литванског Правилника о расподели капацитета јавне железничке инфраструктуре из 2004. године²⁹ да у случају прекида саобраћаја због техничког кvara или несреће, управник инфраструктуре мора предузети све потребне мере како би омогућио уредно и безбедно кретање железничких композиција. Неизвршење ове обавезе јесте конструктивно ускраћивање приступа железничкој инфраструктури. Ово поготово ако се има у виду да је на основу Директиве бр. 2004/51 пружање услуга робног превоза железницом у свим државама чланицама Европске уније, па самим тим и у Литванији, у том моменту било отворено за тржишно надметање.

Ускраћивање приступа неопходној инфраструктури је дозвољено ако се може објективно оправдати. Недостатак капацитета је објективно прихватљив разлог,³⁰ осим ако је последица девастације која је извршена ради спречавања уласка новог конкурента на нисходно тржиште услуга. *Литванска железница* није понудила ниједан рационални разлог за тотално одсуство било каквих активности на обнови железнице како би доказала да је уклањање пруге и држање ван функције краће железничке руте извршено с било којим другим циљем сем нарушавања конкуренције.

Уклањањем пруге као неопходног ресурса за пружање услуге железничког превоза и неоправданим одуговлачењем њене обнове *Литванска железница* онемогућила је *LDZ* да јој конкурише у транспорту нафтних деривата из рафинерије у *Bugeniai* у Летонију краћом железничком рутом. *ECJ* ипак није разматрао да ли су у односу на наведено чињенично стање испуњени услови за примену доктрине основних средстава из пресуде *Bronner* с образложењем да се та доктрина примењује онда када наметање обавезе да се конкуренту допусти приступ инфраструктури неће негативно утицати на подстицај власника инфраструктуре да инвестира у њено одржавање, проширење и унапређење.³¹ Другим речима, примена доктрине основних средстава подразумева балансирање циљева статичке и динамичке конкуренције. Сматра се да је балансирање циљева статичке и динамичке конкуренције извршено *ex ante* онда када постоји законска обавеза предузећа које управља инфраструктуром да омогући приступ инфраструктури сваком предузећу које

²⁹ *Commission Decision*, C(2017) 6544 final, p. 46.

³⁰ *Access to Key Transport Facilities*, OECD Competition Committee, DAF/COMP(2006)29, JT03217453, Paris, 2006, стр. 278.

³¹ C-42/21, *Lietuvos geležinkeliai*, тач. 75.

испуњава услове за њено коришћење, па макар то био и конкурент на нисходном односно суседном тржишту.³² У области јавног железничког саобраћаја таква обавеза је изричито прописана, па је ради решавања случајева насталих ускраћивањем приступа железничкој инфраструктури потребно само утврдити да ли је предузеће методама различитим од оних којима се карактерише нормално тржишно надметање спречило очување постојећег степена конкуренције или његов раст.³³ У овом видимо сличност са пресудом донетом у случају *Trinko*³⁴ где је Врховни суд САД одбио да примени доктрину основних средстава на случај ускраћивања приступа неопходној инфраструктури извршеног противно обавези прописаној секторском регулативом.

5. Закључак

У раду је приказана пресуда коју је *ECJ* у случају *Литванска железница* донео 12. јануара 2023. године. С обзиром да је пријава Комисији поднета још 2010, може се рећи како овај случај потврђује изреку да је правда спора, али достижна. *Литванска железница* је кажњена за злоупотребу доминантног тржишног положаја због тога што је уклањањем 19 km пруге и пропуштањем да пругу на тој деоници обнови онемогућила летонско железничко предузеће да превезе нафтне деривате из литванске рафинерије у Летонију тзв. краћом железничком рутом. Иако је у погледу железнице, генерално, испуњен технички услов потребан за њену правну квалификацију као основног средства, *ECJ* није испитивао да ли су испуњени услови за примену доктрине основних средстава из пресуде *Bronner* (и других, касније донетих пресуда). На тај начин је *Литванска железница* онемогућена да са великим изгледима за успех докаже како услов неопходности није испуњен јер је летонски превозилац могао користити тзв. дужу железничку руту. Приступ *ECJ* је исправан. Ускраћивање приступа инфраструктури неопходној за обављање посла је вид одбијања пословања које само изузетно представља злоупотребу доминантног тржишног положаја јер је сваком предузећу, у начелу, загарантована слобода избора пословних партнера и располагања имовином. Међутим, када је ускраћивање приступа неопходној инфраструктури законом забрањено, као што је случај у области железничког саобраћаја, онда омогућавање другом да јој приступи није изузетак него прописана обавеза, па се ускраћивање приступа таквој

³² *Communication from the Commission – Guidance on the Commission’s enforcement priorities in applying Article 82 of the EC Treaty to abusive exclusionary conduct by dominant undertakings*, OJ C 45 of 24.2.2009, тач. 82.

³³ C-42/21, *Lietuvos gelezinkeliai*, тач. 77.

³⁴ *Verizon Communications Inc. v. Law Offices of Curtis V. Trinko LLP*, 540, U.S. 398, 124 S. Ct 872 (2004).

инфраструктури разматра према општим правилима о забрани злоупотребе доминантног тржишног положаја.

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

DEVASTATION OF RAILWAY INFRASTRUCTURE AS AN ABUSE OF DOMINANT MARKET POSITION

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. *Lietuvos geležinkeliai* case is a specific one. There was no explicit denial of access to Lithuanian railways. But removal 19 km of track effectively made it impossible for use and European Court of Justice (without determining if so called Bronner conditions for access to essential facilities are fulfilled) assessed such market behaviour as a method different from those governing normal competition which represents abuse of dominant market position by producing the anticompetitive effect of foreclosing competition.

Key words: market liberalization, railway transport services, abuse of dominant market position, European Union law.

Литература

- Access to Key Transport Facilities, OECD Competition Committee, DAF/COMP(2006)29, JT03217453, Paris 2006.
- Casullo, L., *The efficiency impact of open access competition in rail markets: The case of domestic passenger services in Europe*, International Transport Forum Discussion Paper, No. 07/2016.
- Communication from the Commission – Guidance on the Commission’s enforcement priorities in applying Article 82 of the EC Treaty to abusive exclusionary conduct by dominant undertakings, OJ C 45 of 24.2.2009..
- Deville, X., Verduyn, F, *Implementation of EU legislation on rail liberalization in Belgium, France, Germany and the Netherlands*, NBB Working Paper, No. 221/2012.

- Doronzo, R., Florio, M., „Privatization, unbundling and liberalization of Network Industries: a discussion of the dominant policy paradigm in the EU“ u: EPSU/ETUI-REHS/SALTSA Conference *An alternative to the market: The social, political and economic role of public services in Europe*, Bruxelles 2007, November 19-20.
<https://www.researchgate.net/publication/46466432> (приступљено: децембар 2023).
- Espozito, G., Cicatiello, L., Ercolano, S., *Reforming railways in the EU: An empirical assessment of liberalisation policies in the European rail freight market*, Transportation Research Part A, No. 132/2020.
- Finger, M., Messulam, P., *Rail economics, policy and regulation in Europe*. Edward Elgar Publishing Limited Cheltenham, 2015.
- Francesco, F., Castro, G., *Beyond legal transposition: Regulatory agencies and de facto convergence of EU rail liberalisation*, Journal of European Public Policy, No. 3/2018.
- Hellwig, M., *Competition Policy and Sector-Specific Regulation for Network Industries*, MPI Collective Goods Preprint, No. 29/2008.
https://www.researchgate.net/publication/238071693_Rail_regulatory_reform_in_Europe_-_principles_and_practice (приступљено: децембар 2023).
- Jarzembowski, G., „European framework for the internal market in the railway sector“, in: *The Liberalisation of Rail Transport in the EU*, Intereconomics (Forum), No. 6/2006.
- Kirchner, C., „Legal instruments for liberalising European rail freight markets from 2007“, in: *The Liberalisation of Rail Transport in the EU*, Intereconomics (Forum), No.6/2006.
- Ludewig, J., „Market liberalisation alone is not enough“, in: *The Liberalisation of Rail Transport in the EU*, Intereconomics (Forum), No.6/2006.
- Nash, C., Rivera – Trujillo, C., „Rail regulatory reform in Europe – principles and practice,“ *Conference on Competition in the rail industry*, Madrid, 2004, September.
- Opinion of Advocate General Rantos*, delivered on 7th July 2022 in Case C-42/21 P *Lietuvos geležinkiai AB vs. European Commission*.
- Perennes, P., *Open Access for Rail Passenger Services in Europe: Lesson Learnt from Forerunner Countries*, Transportation Research Procedia, No. 25/2017.
- Pham, V., *The Liberalization of Rail Transport in the European Union*, Economics Honors Papers, No. 10/2013.
- Popović, N., *Uloga sektorskog regulatora na tržištu željezničkih usluga*, Zbornik Pravnog fakulteta u Zagrebu, No. 2-3/2016.
- Solina, K., Abramović, B., *Effects of Railway Market Liberalisation: European Union Perspective*, Sustainability, No. 8/2022.
- Stehmann, O., Mackay, I., *Liberalisation and competition policy in railways*, Competition Policy Newsletter, No. 3/2003.
- The Essential Facility Concept*, OECD Policy Roundtables, OCDE/GD(96)113, Paris, 1996.