

# Treći željeznički paket: otvaranje tržišta međunarodnog prijevoza putnika te prava i obveze putnika u međunarodnom prijevozu

Asistent MIŠO MUDRIĆ  
Katedra za pomorsko i općeprometno pravo  
Pravni fakultet Sveučilišta u Zagrebu

## SAŽETAK

Europska unija ulaže ogromne napore kako bi modernizirala prometni sustav te harmonizirala prometnu infrastrukturu. U sklopu željezničkog prijevoza, u posljednjih se nekoliko godina usvojio čitav niz pravnih regulativa u svezi prijevoza robe i putnika, sigurnosti te ujednačenosti licenci i kvalitete usluge. U radu se opisuje posljednji u nizu tzv. „željezničkih paketa“, pri čemu se posebna pozornost posvećuje tržištu međunarodnog prijevoza putnika, te putničkim pravima i obvezama. Pritom valja uzeti u obzir COTIF konvenciju, koja ovo područje uređuje na međunarodnom planu, pogotovo iz razloga što je veći broj država članica Unije ujedno i član navedene Konvencije. Očigledno je kako najnoviji Paket odstupa od određenih rješenja Konvencije, što nameće problemska pitanja ustavno-pravnog karaktera koja se vrlo precizno reflektiraju u praksi kada je riječ o osiguranju, ograničenju odgovornosti prijevoznika i naknadi štete putnicima. Koji će pravni dokument biti primjenljiv, i u kojoj situaciji, pitanje je na koje se očekuje odgovor ne samo što se željeznice tiče, već i svih drugih vidova prijevoza. Dalje se razmatraju odredbe o ograničenju odgovornosti prijevoznika, koje prate moderne trendove povećanja iznosa odgovornosti i smanjenja egzoneracijskih razloga, kao što je slučaj u pomorskom i zračnom prijevozu. Kako bi se dobila kompletnija slika tog razvoja, ukratko se opisuju odgovarajuće odredbe u Protokolu o izmjenama Atenske konvencije iz 2002., te u Montrealskoj konvenciji. S obzirom kako Paket donosi određeni broj noviteta, te zahtjeva povećanje kvalitete i sigurnosti usluge, što može bitno utjecati na krajnju cijenu prijevoza, daje se pregled odabranih stavova prijevoznika, korisnika te ostalih aktera u ovoj gospodarskoj grani. Zaključno se razmatra međusobni utjecaj zakonodavca i prakse, te kritički preispituje pozadina interesa aktera na tržištu.

## ABSTRACT

*Razmatra se „Treći željeznički paket“, što ga u skladu sa „Bijelom knjigom o europskoj prometnoj politici za 2010. – vrijeme za odluku“ provodi Europska unija. Raspravlja se o potrebi poboljšanja željezničke usluge u odnosu na ostale vidove prijevoza. Pojašnjavaju se odredbe o otvaranju tržišta prijevoza putnika te zaštiti prava putnika u međunarodnom prijevozu. Objasnjava se status putničkih prava prema Paketu, u odnosu na konvenciju COTIF (CIV pravila). Ističu se odredbe o ograničenju odgovornosti željezničkih prijevoznika, uz ograničenu usporedbu sa sličnim odredbama u Protokolu o izmjenama Atenske konvencije iz 2002. i Montrealskoj konvenciji. Pregledavaju se stavovi relevantnih institucija i organizacija u pogledu Paketa. Kratko se ukazuje na nepostojanje jasne hijerarhije između međunarodnog i europskog prava u pogledu COTIF-a i Prijedloga uredbe. Zaključno se opisuju trenutačno stanje Paketa u zakonskoj proceduri.*

**KLJUČNE RIJEČI:** Treći željeznički paket, prijevoz putnika željeznicom, putnici, ograničenje odgovornosti, liberalizacija tržišta prijevoza putnika

## 1. Uvod

U travnju 2004. Europska komisija (dalje: Komisija) i Vijeće iznose prijedlog "Trećeg željezničkog paketa"<sup>1</sup> (dalje: Paket) kao posljednji u nizu napora da se izvrši sveobuhvatna reforma željezničkog sustava Europske unije (dalje: EU) s ciljem povećanja razine usluge i kompetentnosti, kako je predviđeno u „*Bijeloj knjizi o europskoj prometnoj politici za 2010. – vrijeme za odluku*“<sup>2</sup>. S jedne strane, različite studije koje su prethodile navedenom dokumentu ukazuju na sustavno opadanje udjela željezničkog prijevoza u ukupnom prijevozu robe i putnika<sup>3</sup>, što ukazuje na potrebu prilagođavanja željeznice modernim transportnim standardima, kako po pitanju kvalitete i pouzdanosti tako i po pitanju cijene. S druge strane, predviđa se kako će upravo željeznički koridori, zajedno sa unutarnjo-plovidbenim putevima, biti primarne transportne spona između zapada i istoka, pogotovo ako se uzme u obzir buduća potražnja resursa i energenata. Nastojanja da se željeznička infrastruktura dovede na zadovoljavajuću razinu kvalitete i usklađenosti vidljiva su kroz golemu ulaganja što na teritoriju EU, što izvan nje<sup>4</sup>. Planira se uspostavljanje Trans-europske "High-speed" mreže<sup>5</sup> (ukupna planirana dužina oko 6000 km) do 2010. godine. Od ranih devedestih donosi se niz direktiva i uredbi kojima se nastoji unaprijediti željeznički sustav Europske zajednice (dalje: EZ), odnosno kasnije EU<sup>6</sup>. Daljnja nastojanja pravne regulative očituju se kroz tzv. "željezničke pakete". "Prvi željeznički paket"<sup>7</sup> (poznatiji kao "Infrastrukturni paket") regulira otvaranje međunarodnog prijevoza robe, predviđa uspostavljanje Trans-europske željezničke mreže za prijevoz robe (TERFN), i na snazi je od ožujka 2003. godine. "Drugi željeznički paket"<sup>8</sup> (uključujući i priopćenje „*Prema integriranom europskom željezničkom prostoru*“<sup>9</sup>) dalje nastavlja taj proces, koncentrirajući se dodatno na domaći prijevoz robe, a s ciljem poboljšanja sigurnosti i interoperabilnosti predviđa *Europsku agenciju za željezničku sigurnost i interoperabilnost*<sup>10</sup>. Posljednji u nizu paketa koncentrira se na daljnju zaštitu putnika, otvaranje tržišta prijevoza putnika, povećanje odgovornosti poduzetnika željezničkog prijevoza (dalje: prijevoznika), poboljšanje kvalitete prijevoza robe<sup>11</sup> te edukaciju

<sup>1</sup> Paket sadrži slijedeće prijedloge: *Proposal for a Directive of the European Parliament and of the Council, amending Council Directive 91/440/EEC on the development of the Community's railways*, COM (2004) 139 final of 3 March 2004.; *Proposal for a Directive of the European Parliament and of the Council on the certification of train crews operating locomotives and trains on the Community's rail network*, COM (2004) 142 final of 3 March 2004.; *Proposal for a Regulation of the European Parliament and of the Council on International Rail Passengers' Rights and Obligations*, COM (2004) 143 final of 3 March 2004.; *Proposal for a Regulation of the European Parliament and of the Council on compensation in cases of non-compliance with contractual quality requirements for rail freight services*, COM (2004) 144 final of 3 March 2004.;

<sup>2</sup> *White Paper on European transport policy for 2010: time to decide*, COM (2001) 370;

<sup>3</sup> Za konkretne podatke, vidi: *Rail Transport: the current situation and the Commission's initiatives*, dostupno na: [http://ec.europa.eu/transport/rail/overview/current\\_en.htm](http://ec.europa.eu/transport/rail/overview/current_en.htm) - stranica posjećena 05.08.07';

<sup>4</sup> Primjerice, Republika Hrvatska koristi sredstva iz prepristupnih financijskih programa ISPA i PHARE, te također iz CARDS programa; ostali prepristupni fondovi uključuju SAPARD i IPA-u koja će zamijeniti ISPA-u (od 2007., 590 milijuna EUR); uz njih postoje strukturni i kohezijski fondovi koje koriste zemlje članice; više o ovoj temi: [www.strategija.hr](http://www.strategija.hr) – stranica posjećena 05.08.07';

<sup>5</sup> COMMISSION STAFF WORKING PAPER: *Proposal for a Directive of the European Parliament and the Council, amending Directive 91/440/EEC on the development of the Community's railways to gradually open up the market for international passenger services by rail: Extended Impact Assessment*, SEC(2004) 236 of 3 March 2004.;

<sup>6</sup> Više o tome vidi: SEC (2004) 236, *bilješka 5.*; više o Direktivi 91/440 i ostalim relevantnim direktivama, vidi: Radionov, N.: "Hrvatsko željezničko pravo i mjere prilagodbe pravu EU prema planu provedbe sporazuma o stabilizaciji i pridruživanju", Zbornik PF Rijeka, Suppl., br. 2., str. 307-324, Rijeka, 2002.; Radionov Radenković; N.: "Restrukturiranje tržišta željezničkih usluga u Europskoj uniji i nova Konvencija o željezničkom prijevozu (COTIF 1999)", Zbornik PF u Zagrebu, 53 (3-4), 2003, str. 845-873.); također vidi: [http://ec.europa.eu/transport/rail/overview/dir\\_91\\_440\\_en.htm](http://ec.europa.eu/transport/rail/overview/dir_91_440_en.htm) - stranica posjećena 05.08.07';

<sup>7</sup> Directive 2001/12, 2001/13 i 2001/14, OJ L 75 of 15 March 2001., više o samom paketu, vidi: [http://ec.europa.eu/transport/rail/overview/infrastructure\\_en.htm](http://ec.europa.eu/transport/rail/overview/infrastructure_en.htm) - stranica posjećena 05.08.07';

<sup>8</sup> COM (2002) 21-25; usvojen u travnju 2004., također stupio na snagu, više o samom paketu, vidi: [http://ec.europa.eu/transport/rail\\_archive/package/new\\_en.htm](http://ec.europa.eu/transport/rail_archive/package/new_en.htm) - stranica posjećena 05.08.07';

<sup>9</sup> *Towards an integrated European railway area*, COM (2002) 18;

<sup>10</sup> COM (2002) 23;

<sup>11</sup> O ovoj točki neće biti posebno govora u ovom radu, relevantne se informacije mogu pronaći u samom prijedlogu: COM (2004) 144 final, *bilješka 1.*; ukratko, uspostavljaju se obvezne minimalne klauzule za ugovore o prijevozu robe, koje uređuju isplaćivanje naknade za slučaj kašnjenja (kod kašnjenja se propisuje najmanja razina naknade koja ne može biti niža od 5% ukupne vrijednosti prijevoza) ili oštećenja;

strojovođa<sup>12</sup>. Takve mjere djelomično su preuzete iz pravnog normiranja zračnog prijevoza, što je osobito vidljivo kod zaštite prava putnika te ograničenja odgovornosti, ali su također plod i dugotrajnog proučavanja tržišta i sakupljanja različitih podataka, informacija i stavova zainteresiranih strana. Ono što uz povećanje iznosa odgovornosti prijevoznika također privlači pažnju jest i prijedlog Komisije kojim se predviđa mogućnost kabotaže po kojoj bilo koji prijevoznik registriran unutar EU može prilikom međunarodnog prijevoza putnika unutar EU koristiti svaku željezničku postaju koja leži na trasi međunarodne linije, za ukrcaj i iskrcaj putnika, te time *de facto* postati suparnikom domaćim prijevoznicima. S obzirom na takvu mogućnost postavlja se pitanje opstanka lokalnih nacionalnih prijevoznika (osobito onih manjih koji uglavnom posluju na linijama kroz koje prolazi međunarodni prijevoz), te otvara zasebna tema okrupnjavanja velikih europskih prijevoznika te povećanja konkurencije. Ne smije se pritom iz vida ispustiti niti pitanje odgovornosti, koja se Paketom bitno povećava, što naglasak stavlja na osiguravajuća društva i premije osiguranja. Hoće li to i kako, zajedno sa zahtjevima kvalitete i brzine, povećati cijenu prijevoza putnika i robe, pitanje je koje se treba pažljivo razmotriti, imajući na umu kako je jedan od ciljeva postavljenih za 2010. godinu i sniženje cijene željezničkih usluga kako bi postale atraktivnije. Posebno je interesantna odluka u korist neposredne primjene dijela Paketa koji se odnosi na prava putnika, jednom kada Paket bude prihvaćen u Europskom parlamentu (dalje: Parlament). Valja razmotriti razloge zbog kojih se Komisija odlučila na ovakav potez, te spremnost država da prihvate ovakvu inicijativu. Trenutačno se očekuje treće čitanje prijedloga pred Parlamentom<sup>13</sup>. Tijekom posljednje tri godine javio se veliki broj zainteresiranih strana, što udruženja prijevoznika, putnika, voditelja infrastrukture, što različitih nevladinih organizacija, koji se djelomično slažu, a djelomično ne sa Paketom, te iziskuju određene izmjene i dopune. Kroz rad nastojati će se pobliže razraditi odredbe o otvaranju međunarodnog prometa putnika, te pravima i obvezama putnika koje Paket predviđa<sup>14</sup>. Također će se nastojati, gdje je moguće, dati odgovor na neke od problema koji su naznačeni u uvodnom izlaganju, ili barem opisati kontekst unutar kojeg se zbivaju promjene o kojima je riječ.

## 2. Otvaranje tržišta prijevoza putnika

Jedno od pitanja koje privlači znatnu pažnju jest pitanje međunarodnog prijevoza putnika. Tržišno natjecanje s jedne strane te stroga pravila s druge, mjerila su po kojima se EU vodi u svojim nastojanjima da izgradi moderan sustav međunarodnog prijevoza robe i putnika. Što se putnika tiče, korisno je za početak spomenuti inicijativu Parlamenta iz 2003. godine kojom se zahtjeva otvaranje tržišnog natjecanja na području nacionalnog i međunarodnog prijevoza putnika do početka 2008. godine.<sup>15</sup> Na taj se prijedlog oglašila Komisija<sup>16</sup>, koja je upozorila na postojeću pravnu regulativu po kojoj je međunarodni prijevoz putnika uređen ugovorima o javnim uslugama, te istakla nužnost da o tome vodi računa prilikom donošenja zasebnog pravnog dokumenta kojim će se uređivati međunarodni prijevoz putnika te zaštita putničkih prava. U skladu s time, kada se postojeće pravno uređenje uspoređuje sa novinama koje se predlažu, bitno je za ustvrditi kako Paket odstupa od Direktive 91/440<sup>17</sup> (po kojoj se samo međunarodnim grupacijama dopušta izvođenje međunarodnog

---

<sup>12</sup> Kako i ova točka neće biti predmet proučavanja ovog rada, relevantne se informacije mogu pronaći u samom prijedlogu: COM (2004) 142 final, *bilješka 1*, te "Communication from the Commission - Further intergration of the European railway system: third railway package" (COM (2004) 140 final); kratko, Direktiva se koncentrira na sigurnost te zahtjeva poštivanje standarda visoke sprema sa općim i specifičnim znanjima, te u tome smislu predviđa licence koje će jednako vrijediti u svim državama članicama;

<sup>13</sup> Vidi: *bilješka 56*;

<sup>14</sup> Rad se koncentrira na zbivanja na razini EU, za prikaze (de)regulacije u pojedinim zemljama vidi: Knieps, G., "Railway (De-)Regulation in Germany", CESifo DICE Report 4/2006; Bolt, C., "Railway Privatisation and Regulation in Great Britain", CESifo DICE Report 4/2005; Mizutani, F., "Regulation and Deregulation in the Japanese Rail Industry", CESifo DICE Report 4/2005;

<sup>15</sup> *European Parliament legislative resolution on the Council common position with a view to adopting a directive of the European Parliament and of the Council amending Council Directive 91/440/EEC on the development of the Community's railways* (8011/3/2003 – C5-0295/2003 – 2002/0025(COD));

<sup>16</sup> COM (2003) 719;

<sup>17</sup> *Directive 91/440 of 29 July 1991 on the development of the Community's railway*, OJ L 237 of 24 August 1991.; Komisija je također razmišljala o različitim pravnim instrumentima koji stoje na raspolaganju za mijenjanje pravne regulative. Tako su na izboru bile: uredba, čije su odredbe direktno primjenjive i ne zahtijevaju bilo kakvu zasebnu ratifikaciju država članica; dopune i izmjene Direktive 91/440; te napokon zakonodavstvo zemalja članica. Komisija je predložila izmjene i dopune kao najbolji pristup ovom problemu, vidi: COM (2004) 139, *bilješka 1*;

prijevoza putnika) te omogućava pojedinačnim prijevoznicima pristup željezničkoj infrastrukturi unutar EU u svrhu međunarodnog prijevoza putnika, uz mogućnost kabotaže. To znači da se otvara mogućnost prijevoza putnika na svim željezničkim postajama kroz koje prolazi međunarodna linija, neovisno o tome hoće li putnici nužno prelaziti granice ili koristiti međunarodnu liniju za domaći prijevoz. Razmišljajući o potrebi uvođenja kabotaže, postojanju javnih ugovora (s obzirom da prijevoz putnika podrazumijeva visoke troškove, nerijetko se države nude kao glavni sponzori takvog prijevoza, sklapajući ugovore sa prijevoznicima<sup>18</sup>), te pravnoj regulativi uspostavljenoj Uredbom 1191/69<sup>19</sup>, Komisija je razmatrala nekoliko različitih načina provedbe uređenja međunarodnog prijevoza putnika<sup>20</sup>. Prva opcija nalaže otvaranje tržišta za međunarodni prijevoz putnika bez kabotaže (primjer: međunarodna direktna linija Paris-Brussels), s time da se dopuštenje ne odnosi na linije prethodno utvrđene međunarodnim ugovorima o javnim uslugama. Druga opcija predviđa isto, ali sa dopuštanjem kabotaže (primjer: Brussels-Cologne), s izuzetkom prethodno sklopljenih nacionalnih i međunarodnih ugovora o javnim uslugama, te prijevoza unutar samo jedne države članice. Daljni prijedlog predviđa isto što i prethodni, s razlikom što dopušta prijevoz unutar linija koje su prethodno dogovorene nacionalnim ili međunarodnim ugovorima o javnim uslugama (primjer: također linija Brussels-Cologne, ali sa drugačijom uslugom). Četvrta opcija predviđa otvaranje i međunarodnog i nacionalnog prijevoza putnika, s tim da se ne dira u linije prethodno utvrđene nacionalnim ili međunarodnim ugovorima o javnim uslugama. Peta opcija predviđa puno tržišno otvaranje bez ikakvih restrikcija. Posljednja opcija predlaže pridržavanje *status quo*-a. Kako neke od navedenih opcija predviđaju slobodan pristup infrastrukturnoj mreži i omogućavaju nesmetan međunarodni prijevoz putnika sa mogućnošću kabotaže, stvara se potencijalni nesklad sa odredbama Uredbe 1191/69, koje predviđaju dodjeljivanje ekskluzivnih prava pojedinačnim prijevoznicima prilikom sklapanja ugovora o javnim uslugama između njih i država članica. Imajući to na umu, Komisija je u već spomenutoj izmjeni i dopuni Uredbe predvidjela kontrolirano tržišno natjecanje, pri čemu će se ugovori o javnim uslugama dodjeljivati vodeći računa o javnom interesu, visokoj razini usluge, skrbi o društvenim potrebama te cijeni. S tim u svezi treba voditi računa o uvođenju mogućnosti kabotaže koja povećava profitabilnost cjelokupne rute, ujedno imajući na umu kako bi bez kabotaže novi prijevoznici bili u nepovoljnijem položaju<sup>21</sup>. Usvojeni princip u Paketu zalaže se za prvenstveno otvoreni pristup (prikladnije za duga putovanja i specifične usluge), sa rezerviranom mogućnošću država članica na sklapanje javnih ugovora za pojedine usluge (sa ekskluzivnim pravima ili bez njih, prikladnije za suburbani i regionalni prijevoz). Sve pritom mora biti u skladu sa Uredbom 1191/69, odnosno Uredbom koja ju ima zamijeniti. Ukoliko je riječ o nacionalnim javnim ugovorima, to ne sprječava međunarodni prijevoz putnika na istoj liniji. Ukoliko se razmatraju već postojeći ugovori sklopljeni u režimu Uredbe 1191/69, u pogledu njih otvara se mogućnost isključenja primjene Paketa<sup>22</sup>. Prijevoznici koji žele konkurirati<sup>23</sup> moraju zadovoljiti nekoliko kriterija, počevši od dobivanja licenci za vozače, za sami prijevoz, potvrdu o sigurnosti pa sve do dokazivanja infrastrukturnog kapaciteta dovoljnog za stalnu uslugu.

Zaključno, nastoji se s jedne strane omogućiti liberalizacija tržišta prijevoza putnika putem otvaranja infrastrukture i dopuštanja kabotaže, a s druge strane učiniti željeznički prijevoz atraktivnijim i sigurnijim. U tom kontekstu valja promatrati odredbe o pravima i obvezama putnika, opis kojih slijedi.

<sup>18</sup> Trenutačno se vodi rasprava o Uredbi o ugovorima o javnim uslugama (*Amended proposal for a Regulation of the European Parliament and of the Council on action by Member States concerning public service requirements and the award of public service contracts in passenger transport by rail, road and inland waterway to replace Regulation No 1191/69*) COM (2002) 107 final – 2000/0212 (COD), OJ C151E, 25 June 2002., koja bi trebala zamijeniti Uredbu 1191/69, ali se stalo sa postupkom dok se nije riješio slučaj „Altmark“ (Judgment of the Court of 24 July 2003 in Case C-280/00 (“Altmark”)); što se same državne potpore tiče, u 2005. godini, države i drugi javni akteri uložili su u željeznice oko 50 milijardi EUR, podatak dostupan na: [http://ec.europa.eu/transport/rail/overview/fascinating\\_en.htm](http://ec.europa.eu/transport/rail/overview/fascinating_en.htm) - stranica posjećena 05.08.07;

<sup>19</sup> Regulation 1191/69, OJ L 156 of 28 June, dopune i izmjene: Uredba 1893/91, OJ L 169 of 29 June 1991. – puni naziv: *Council Regulation (EEC) No 1191/69 of 26 June 1969 on action by Member States concerning the obligations inherent in the concept of a public service in transport by rail, road and inland waterway*;

<sup>20</sup> Preuzeto iz: SEC (2004) 236, *bilješka 5.*;

<sup>21</sup> Više o tome vidi: COM (2004) 139 final, *bilješka 1.*;

<sup>22</sup> COM (2004) 139, *bilješka 1.*, čl. 1/7 - 3b;

<sup>23</sup> Više o samim izgledima pojedinačnih prijevoznika na konkurentnom tržištu, te ulasku novih prijevoznika na tržište, vidi: Ivaldi, M., “*Railway (De-)Regulation - Restructuring Railways: In Theory and Practice*”, CESifo DICE Report 4/2005;

### 3. Prava putnika

#### A) Uvodno

Izvor današnje zaštite prava putnika nalazi se u dodatku A Konvencije o međunarodnom željezničkom prijevozu<sup>24</sup> (dalje: COTIF), tzv. Ujednačenim pravilima u svezi ugovora o međunarodnom prijevozu putnika željeznicom (dalje: CIV<sup>25</sup>). Paket, s obzirom da je od zadnje izmjene COTIF-a prošlo stanovito vrijeme, nastoji u određenim pitanjima dalje unaprijediti prava putnika. Tako Prijedlog Uredbe o pravima i obvezama putnika u međunarodnom prijevozu željeznicom<sup>26</sup> (dalje: Prijedlog) uređuje pitanja minimalnog informiranja putnika prije, za vrijeme i nakon putovanja (aneks I. Prijedloga), uvjeta ugovaranja, prava osoba sa posebnim potrebama (glava VI. Prijedloga) te dostupnosti (međunarodnih) karata i minimuma informacija koje one sadrže (aneks II. Prijedloga). Nadalje, uređuju se pitanja kompenzacije za značajne štete, mjera sigurnosti te zaprimanja žalbi i odlučivanja o njima. Uvodi se razlikovanje između objektivne i subjektivne odgovornosti prijevoznika te se pritom povećavaju mogući iznosi za naknadu štete u slučaju smrti ili tjelesne ozljede putnika (pritom se utvrđuje minimalno osiguranje po putniku), gubitka ili oštećenja prtljage (ovdje se za naknadu štete kao uzor uzima zračni prijevoz (tzv. Montrealska konvencija<sup>27</sup>) i osobne prtljage, te u slučaju kašnjenja, propuštanja veze odnosno otkazivanja usluge prijevoza (aneks III. Prijedloga). Napokon, uređuju se i pitanja međusobne suradnje više prijevoznika kako bi se što bolje ostvarili zadani ciljevi. S druge strane, putnicima se također nalažu i određene obveze (valjanost karte, propisno ponašanje za vrijeme putovanja).

#### B) Opseg, pravo na informacije i putna karta

U čl. 1/2. stoji kako se Prijedlog ima primjenjivati na međunarodni prijevoz putnika unutar EZ, odnosno na međunarodni prijevoz koji EZ sklapa sa trećim zemljama.

U pogledu prava putnika na informacije, Prijedlog u aneksu I. i II. detaljno određuje o kojim je pravima riječ. Tako putnik prije putovanja ima pravo na informacije o svim relevantnim uvjetima ugovora, rasporedu i uvjetima najbržih linija i najjeftinijih cijena, pristupu za osobe sa posebnim potrebama, pristupu za bicikle, dostupnosti mjesta za (ne)pušače, prvu i drugu klasu te mjesta sa ležajem i spavaćih vagona, okolnostima koji bi mogle dovesti do kašnjenja ili prekida usluge, te o dostupnosti i razini usluge na vlaku. Za vrijeme putovanja, putnik može očekivati informacije o uslugama na vlaku, slijedećoj postaji, kašnjenju, povezanim uslugama te sigurnosti (s tim da će sve informacije morati biti dostupne minimalno na jezicima onih država članica kroz koje međunarodna linija prolazi). Nakon putovanja, putnik ima pravo na informacije o izgubljenoj prtljazi te metodi podnošenja žalbe.

Što se putne karte tiče, minimum informacija koje ona mora sadržavati odnosi se na informacije o prijevozniku/prijevoznicima, ispravnosti putne karte (podaci o vremenu, usluzi, klasi), eventualnoj potrebi prethodnog potvrđivanja karte, uvjetima te punoj cijeni.

Čl. 4. dalje uređuje pitanja vezana uz putnu kartu, te za početak utvrđuje kako se ugovor o prijevozu potvrđuje izdavanjem putne karte koja ujedno služi kao dokaz da je ugovor sklopljen. Putnik ima pravo prenijeti kartu ili rezervaciju na drugu osobu. Predviđa se elektronski sustav rezervacije karata i u skladu s time uređuju uvjeti elektronske usluge (čl. 5.). Čl. 6. predviđa tzv. „povezane<sup>28</sup>“ putne karte (te njihovu dostupnost), kojima se omogućava prijevoz sa više prijevoznika/usluga, pri čemu se utvrđuje obveza prijevoznika na suradnju. Primjetno je kako navedene odredbe o zaključenju ugovora i putnoj karti tek nešto preciznije određuju obveze prijevoznika, nego što to čine čl. 6. i 7. CIV-a.

#### C) Ograničenje odgovornosti prijevoznika, šteta i pravo na naknadu štete

---

<sup>24</sup> COTIF 1999 - *Međunarodna konvencija o međunarodnom željezničkom prometu* (Narodne novine – dodatak Međunarodni ugovori br. 12/00), dostupno na: <http://www.pravo.hr/issue%5Fview%5F3/default.asp?ru=921&sid=&akcija=&jezik=1> – stranica posjećena 05.08.07\*;

<sup>25</sup> The CIV (*Uniform Rules concerning the Contract for International Carriage of Passengers and Luggage by Rail*) is Appendix A to the Convention concerning International Carriage by Rail (COTIF) of 9 May 1980, as amended by the *Vilnius Protocol of 3 June 1999.*, dostupno na: [www.otif.org](http://www.otif.org). - stranica posjećena 05.08.07\*;

<sup>26</sup> COM (2004) 143, *bilješka 1.*;

<sup>27</sup> Vidi: *Konvencija za izjednačavanje nekih pravila u međunarodnom zračnom prijevozu (hrvatski prijevod)*, Zbornik Pravnog fakulteta u Zagrebu, Vol. 54, Br. 1., 2004., str. 203.-224., čl. 22.;

<sup>28</sup> Eng. *through ticket*;



Glava III. uređuje odgovornost prijevoznika. Tako čl. 7. Prijedloga definira odgovornost u slučaju smrti ili tjelesne ozljede putnika, te utvrđuje kako je prijevoznik odgovoran u slučaju da se nezgoda koja je uzrokovala navedene fizičke ili duševne štete i boli, dogodila dok se putnik nalazio u vlaku, ili prilikom ukrcaja odnosno iskrcaja. U Prijedlogu nema spomena mogućnosti odstupanja od primjene pravila u svezi odgovornosti za smrt ili tjelesne ozljede putnika, kao što je slučaj sa čl. 2. CIV-a. Korisno je na ovom mjestu spomenuti i činjenicu kako se u Prijedlogu ne nudi niti mogućnost derogacije prava putnika, kao što to predviđa čl. 4. CIV-a.

Nadalje se utvrđuje minimalno osiguranje po putniku koje iznosi 310.000,00 EUR, te zahtjeva od prijevoznika da bude osiguran do onog stupnja koji omogućava svim osobama, koje se mogu pozivati na naknadu štete s obzirom na ovaj Prijedlog, punu isplatu. Već na prvi pogled vidljivo je kako se radi o poprilično visokom iznosu osiguranja koji svakako predstavlja značajnu novinu, osobito ako se uzme u obzir da neke željeznice danas posluju bez premijskog osiguranja za zaštitu putnika, na način da u slučaju štete osnivaju zasebne fondove za naknadu štete<sup>29</sup>. Ovdje svakako značajnu ulogu igraju osiguravajuća društva, koja nude premije osiguranja. Potrebno je istražiti koliko će visina minimalnog osiguranja po putniku utjecati na visinu premije, te koliko će ta visina utjecati na visinu cijene putne karte<sup>30</sup>.

Čl. 8. bavi se ručnom prtljagom, te utvrđuje kako je prijevoznik, u slučaju smrti ili tjelesne ozljede putnika, odgovoran za potpuni ili djelomični gubitak osobne prtljage. Prijevoznik nije odgovoran za osobnu prtljagu koju putnik osobno nadzire, osim ako nije riječ o krivnji prijevoznika. Dalje se u čl. 9. određuje kako prijevoznik odgovara za potpuni ili djelomični gubitak ili oštećenje ostale prtljage, pod uvjetom da je uzrok nastao u vrijeme kada je prijevoznik imao nadzor nad prtljagom (po pitanju prtljage CIV u čl. 36. – 41. nudi detaljnije norme pravnog uređenja). Čl. 10. i 11. uređuju pitanja kašnjenja, propuštanja veze odnosno otkazivanja usluge prijevoza, te pitanja dodatnih šteta koje nastaju kao posljedica navedenih radnji (CIV nešto detaljnije uređuje navedena pitanja u čl. 42. i 42.). Prijevoznik je odgovoran, osim ako se uzrok ne može pronaći u višoj sili (Prijedlog koristi termine: vremenski uzroci i prirodne katastrofe), ratu ili terorističkom činu. Čl. 11. utvrđuje kako će prijevoznik, ukoliko je odgovoran u skladu sa odredbama prethodnog članka, neovisno o tako utvrđenoj odgovornosti, biti također odgovoran u slučaju da kašnjenje, propuštanje veze odnosno otkazivanje prijevoza stvori značajnu štetu za putnika (ne odnosi se na kašnjenja kraća od 1 sata).

Glava IV. uređuje štete i naknade. Čl. 12., s obzirom na štete nastale kod smrti ili tjelesne ozljede putnika (čl. 7.), do iznosa od 200.000,00 EUR<sup>31</sup> propisuje objektivnu odgovornost prijevoznika (odgovornost je relativna jer se i tu prijevoznik može potpuno ili djelomično osloboditi odgovornosti ako dokaže da je putnik nepažnjom, štetnim činom ili propustom skrivio ili doprinio uzroku štete, kako je propisano u čl. 26.). Iznad toga određuje se kako prijevoznik odgovara po principu pretpostavljene krivnje bez određivanja gornje granice odgovornosti, s tim da se prijevoznik može osloboditi daljnje odgovornosti ako dokaže da nije bio kriv ili nepažljiv. Čl. 13. uređuje akontacijska plaćanja<sup>32</sup> osobama koje prema prethodnim odredbama (čl. 12/3. – osobe koje je putnik uzdržavao, ili trebao uzdržavati) imaju pravo na naknadu štete, u roku od 15 dana, u iznosu ne manjem od 21.000,00 EUR, kako bi se pokrile hitne novčane potrebe.

Kao i u pomorskom i zračnom prijevozu putnika i prtljage, i u željeznici se povisuje razina novčane naknade, uz smanjenje mogućnosti oslobođenja od odgovornosti, odnosno ograničenja odgovornosti do određene svote. Posebno je interesantno kako se svuda nameće princip objektivne odgovornosti do određene svote, čime se garantiraju prava putnika na, za očekivati je, pravičnu naknadu (s obzirom na realnu cijenu troškova koji nastupaju uslijed štetnih događaja), te kako se sve više i više otežava mogućnost pomorskih, zračnih i kopnenih prijevoznika na ograničenje ili ukidanje odgovornosti. Izraz je to svjetskog trenda zaštite putničkih prava, ali i potrebe povećanja sigurnosti i kvalitete prijevoza, kako bi se, s jedne strane, smanjila mogućnost nesreće, te s druge strane povećala atraktivnost svih vidova prijevoza.

---

<sup>29</sup> Npr. Hrvatske željeznice;

<sup>30</sup> Više informacija o željezničkom osiguranju u EU i nekoliko drugih zemalja, bez uzimanja u obzir ovog Prijedloga, vidi: *Insurance of railway undertakings*, European Commission, DG TREN, dostupno na: [http://ec.europa.eu/transport/rail/studies/index\\_en.htm](http://ec.europa.eu/transport/rail/studies/index_en.htm) - stranica posjećena 05.08.07';

<sup>31</sup> Oko 175.000,00 SDR (posebnih prava vučenja);

<sup>32</sup> Eng. *advance payment*;

Primjerice, u preambuli Protokola iz 2002. o izmjenama Atenske konvencije o prijevozu putnika i njihove prtljage morem (dalje: Protokol)<sup>33</sup> stoji kako je poželjno izmijeniti Atensku konvenciju, međuostalom, u svrhu povećanja iznosa naknade, povećanja objektivne odgovornosti, izmjena iznosa ograničenja, te jamstva obveznog osiguranja putnika. Tako čl. 3. u pogledu smrti ili tjelesne ozljede putnika utvrđuje objektivnu odgovornost do 250.000 posebnih prava vučenja (dalje: SDR<sup>34</sup>) po putniku za svaki zasebni događaj, uz nekoliko egzoneracijskih razloga, dok se iznad te svote uvodi institut pretpostavljene krivnje prijevoznika, dakle, prijevoznik dalje odgovara osim ako dokaže da se nezgoda dogodila bez njegove krivnje odnosno nepažnje. Razlika spram Prijedloga vidljiva je ipak po pitanju gornje granice odgovornosti. Naime, čl. 7. Protokola utvrđuje gornju granicu odgovornosti za slučaj smrti ili tjelesne ozljede putnika, koja ne smije prelaziti svotu od 400.000 SDR-a po putniku za svaki zasebni događaj, dok se kod Prijedloga takva granica briše. Također postoji slična odredba o osiguranju. Čl. 4bis. Protokola uvodi minimalno obvezno osiguranje ili drugo financijsko sredstvo u iznosu od 250.000 SDR-a po putniku za svaki zasebni događaj. Interesantno je da se Prijedlog ne koristi terminom „za svaki zasebni događaj“, što potencijalno može značiti manju mogućnost pravne zaštite u odnosu na Protokol iz 2002. (ako se primjerice putniku na jednom putovanju dogodi više vremenski odvojenih štetnih radnji za koje prijevoznik odgovara).

Na sličan način normira i već spomenuta Montrealska konvencija. Čl. 21. utvrđuje objektivnu odgovornost zračnog prijevoznika u iznosu do 100.000 SDR-a, a za veće iznose uvodi odgovornost po principu pretpostavljene krivnje, što znači da prijevoznik dalje ne odgovara ako dokaže jedan od dva egzoneracijska uvjeta: a) šteta nije posljedica nepažnje, skrivene radnje ili propusta prijevoznika ili osobe za koju odgovara; ili da je b) šteta isključivo uzrokovana nepažnjom, skrivenom radnjom ili propustom treće osobe. Kao i na moru, i u zraku se utvrđuju dva stupnja odgovornosti, te povisuju iznosi odgovornosti. Za razliku od Protokola, ova Konvencija samo upućuje na obvezu osiguranja za pokriće odgovornosti, te prepušta državama članicama Konvencije brigu o tome (čl. 50.). Također, za razliku od Protokola ne utvrđuje se gornja granica odgovornosti, po čemu je Konvencija sličnija Prijedlogu<sup>35</sup>.

Korisno je na ovom mjestu osvrnuti se i na određene odredbe CIV-a, te još jednom upozoriti na pomake koje Prijedlog i njemu slični dokumenti donose. Čl. 30. utvrđuje svotu do koje prijevoznik maksimalno odgovara u slučaju smrti ili tjelesne ozljede putnika, a koja ne može biti veća od 175.000 SDR-a. Čl. 26. po pitanju odgovornosti prijevoznika kao egzoneracijske uvjete navodi: a) ako je šteta nastupila kao posljedica uzroka koji nisu povezani sa djelovanjem prijevoznika i koje prijevoznik uz svu dužnu pažnju nije mogao izbjeći i posljedice koje nije mogao spriječiti; b) ako je šteta ili dio štete nastupila kao posljedica krivnje putnika; te c) ako je šteta nastupila kao posljedica djelovanja treće strane koje prijevoznik uz svu dužnu pažnju nije mogao izbjeći i posljedice koje nije mogao spriječiti. Po čl. 48. prijevoznik gubi pravo na ograničenje odgovornosti ako se dokaže da su štetne posljedice nastupile kao posljedica radnje ili propusta prijevoznika, koji je pritom djelovao sa namjerom ili nepažnjom ali svjestan kuda vodi takvo ponašanje. Ako se upravo iznesene odredbe usporede sa naprijed iznesenim referirajućim odredbama iz Prijedloga, jasno proizlazi kako Prijedlog otežava položaj prijevoznika, jer čini težim oslobađanje od ili ograničenje odgovornosti nego što je to moguće po odredbama CIV-a. Također kroz upotrebu objektivne i subjektivne odgovornosti bez postavljanja gornje granice ograničenja, putnicima se s jedne strane olakšava ostvarivanje njihovih prava, dok s druge strane vodi računa o realnim troškovima štetnih događaja, te omogućava putnicima veća naknada štete. Praksa ima pokazati koliko će prijevoznici realno biti u stanju snositi troškove koji mogu proizaći iz ovakvog pravnog uređenja. Postoji nada da će upravo zbog povišenih iznosa odgovornosti i težeg oslobađanja od ili ograničenja odgovornosti, prijevoznici posebnu pozornost posvetiti sigurnosti i kvaliteti prijevoza, kako bi se potencijalni štetni događaju minimalizirali.

Naprijed iznesenim podacima nisu iscrpljene sve odredbe o odgovornosti i naknde štete koje Prijedlog normira. Čl. 14. propisuje da je u slučaju ispunjenja uvjeta iz čl. 8. prijevoznik dužan isplatiti iznos do 1.800,00 EUR po putniku za osobnu prtljagu, a u slučaju ispunjenja uvjeta iz čl. 9., do 1.300,00 EUR

---

<sup>33</sup> Protokol iz 2002. o izmjenama Atenske konvencije o prijevozu putnika i njihove prtljage more, iz 1974., PPP, god. 42 (2003.) 157, str. 221-263.;

<sup>34</sup> Eng. *special drawing rights*;

<sup>35</sup> Iako ne ulazi u predviđeni opseg rada, korisno je ovdje spomenuti Uredbu 261/04. o uskraćivanju ukrcanja te otkazivanja ili dugog kašnjenja letova (Official Journal L 046, 17.02.2004.), koja predstavlja izrazito interesantan primjer moderne zaštite putničkih prava;

po putniku za ostalu prtljagu (CIV navedenu tematiku obrađuje u glavi III., sa nešto drugačijim odredbama<sup>36</sup>).

Čl. 15. uređuje naknadu zbog kašnjenja u roku od 14 dana od podnošenja zahtjeva za naknadu, te se poziva na aneks III. Prijedloga, koji detaljno razrađuje različite tipove kašnjenja i razinu naknade<sup>37</sup>, s tim da se utvrđuje kako se za štete koje ne prelaze 4 EUR naknada neće isplaćivati. Čl. 16. uređuje situacije propuštanja veze ili otkazivanja usluge prijevoza, te kao opcije nudi naknadu u vrijednosti karte (punu vrijednost ako prijevoz više ne služi originalnoj svrsi uz pravo na povrat na početnu točku putovanja ili djelomičnu vijednost za one dijelove putovanja koji nisu realizirani) ili nastavak odnosno preusmjeravanje putovanja. Prijevoznik se može osloboditi odgovornosti samo ako dokaže kako se uzrok propuštanju veze ili otkazivanju usluge prijevoza može naći u iznimnim okolnostima (ako se odredbe ovog članka uspoređuju sa čl. 32. CIV-a, može se reći kako se detaljnije uređuju prava putnika, ali isto tako nudi manje mogućnosti prijevozniku da se oslobodi odgovornosti, pogotovo ako se uzme u obzir da u tekstu Prijedloga nije objašnjeno što točno znače „iznimne okolnosti“<sup>38</sup>). U svakom slučaju, prijevoznik je dužan učiniti sve što može kako bi pravovremeno obavijestio putnike o mogućem kašnjenju koje može dovesti do propuštanja veze i otkazivanja vožnje. Ujedno je prijevoznik dužan putnicima ponuditi minimalno slijedeće mogućnosti: a) ili povrat iznosa iz pune cijene karte koji odgovara dijelu puta koji nije ispunjen, ili dijela puta koji je ispunjen ukoliko ostatak planiranog puta više nema smisla, uz povrat na početnu točku putovanja u najbržem mogućem roku; b) ili omogućavanje nastavka puta u sličnim uvjetima u najbržem mogućem roku; c) ili omogućavanje nastavka puta u sličnim uvjetima kada to putniku odgovara. Slijedi čl. 17. koji uređuje usluge koje se nude putnicima u situacijama predviđenim u čl. 15. i 16. Prije svega, prijevoznik ili upravitelj infrastrukture dužni su, do isteka 10 minuta od planiranog odlaska vlaka ili prekida usluga, obavijestiti putnike o situaciji i novom redu vožnje. Nadalje, putnici imaju pravo na besplatnu: hranu i osvježenje za kraći period kašnjenja; smještaj, ukoliko je potrebno prespavati jednu ili više noći; prijevoz između željezničke postaje i hotela; prijevoz do krajnjeg odredišta ili mjesta od kojeg se nastavlja prijevoz. Putnik ima pravo od prijevoznika zatražiti potvrdu kašnjenja na karti (odredba identična čl. 11. CIV-a). Posebna skrb mora se posvetiti maloljetnicima bez pratnje te osobama sa posebnim potrebama.

Čl. 18. uređuje ostale oblike prijevoza u svezi ugovora o prijevozu. U slučaju da se vagoni prevoze morem, vrijede odredbe ovog Prijedloga, ukoliko odredbe pomorskog prava nisu bolje za putnika. U slučaju preusmjerenja putnika na ostale oblike prijevoza, prijevoznik je odgovoran po odredbama ovog Prijedloga. Čl. 19. određuje da ukoliko u međunarodnom prijevozu putnika sudjeluje više prijevoznika, svi su odgovorni zajednički i solidarno. Čl. 20. utvrđuje da u slučaju pod-prijevoza prijevoznika i dalje odgovara (pravila CIV-a u čl. 24/5. predviđaju zajedničku i solidarnu odgovornost prijevoznika i pod-prijevoznika). Po čl. 21. prijevoznik odgovara za sve radnje svog osoblja i drugih osoba (osoblje upravitelja željezničkom infrastrukturom) ako ih koristi u svrhu prijevoza, pod uvjetom da sve navedene osobe djeluju u opsegu svojih zaduženja.

Rok zastare za potraživanja iz ovog Prijedloga određuje se u čl. 23. Tako se utvrđuje kako je u slučaju smrti ili tjelesne ozljede putnika, rok u slučaju putnika 3 godine od dana kada se dogodila štetna radnja, a u slučaju ostalih osoba (čl. 12/3.), 3 godine od smrti putnika, odnosno ukupno 5 godina od dana kada se dogodila štetna radnja. Za ostala potraživanja vrijedi rok od 2 godine od dana kada se dogodila štetna radnja (CIV u čl. 48. – 50. predviđa nešto drugačija pravila<sup>39</sup>).

Čl. 24. utvrđuje pravo regresa prijevoznika prema upravitelju infrastrukture, što nije slučaj u CIV-u, gdje se u čl. 62. – 64. uređuje pravo regresa samo između prijevoznika. Čl. 25. daje pravo prijevozniku ponuditi bolje uvjete za putnike od onih utvrđenih Prijedlogom, ali se strogo zabranjuje svako smanjenje prava utvrđenih Prijedlogom.

## **D) Osobe sa posebnim potrebama, kvaliteta i sigurnost usluge i ostale odredbe**

Osobama sa posebnim potrebama ne smije se uskratiti usluga prijevoza (čl. 27.). Nadalje, mora im se pružiti potrebna pomoć (čl. 28.) pri polasku sa, prolasku kroz i dolasku na željezničku postaju (za to je zadužen upravitelj infrastrukture, prema prethodnoj obavijesti od najmanje 24 sata (od strane prijevoznika ili osobe koja prodaje putničke karte), a ukoliko takve obavijesti nema, dužan je poduzeti

---

<sup>36</sup> Usporedi: CIV; *bilješka 25*;

<sup>37</sup> Različito u slučaju brzih vlakova (trajanje vožnje do (50% naknade) i iznad (100% naknade) 2 sata) i normalnih vlakova (trajanje vožnje do (50% naknade) i iznad (100% naknade) 4 sata);

<sup>38</sup> Eng. *exceptional circumstances*;

<sup>39</sup> Usporedi: CIV, *bilješka 25*;



sve moguće mjere kako bi ispunio zahtjeve ove odredbe). Čl. 30. utvrđuje iste obveze za prijevoznika u pogledu vlaka, koje upravitelj infrastrukture ima u pogledu željezničke postaje.

Po pitanju sigurnosti prijevoza, čl. 32. obvezuje prijevoznike na osiguravanje visokog stupnja sigurnosti na željezničkim postajama i u vlakovima, i u tom smislu predviđa suradnju više prijevoznika.

Čl. 33. utvrđuje obvezu ispunjenja minimalnih standarda kvalitete, kako je predviđeno u aneksu IV. Prijedloga: informacije, karte, točnost međunarodnog prijevoza, otkazivanje međunarodnog prijevoza, čistoća voznog parka i željezničkih objekata, proučavanje stupnja zadovoljstva putnika, rješavanje pritužbi, povrat novca i naknade zbog neispunjenja standarda kvalitete, pomoć osobama sa posebnim potrebama.

Čl. 34. utvrđuje se procedura zaprimanja i odgovaranja na pritužbe. Prijevoznik je obavezan u roku od 20 radnih dana dati odgovor na pritužbu. Odgovor mora sadržavati mogućnost mirnog rješavanja slučaja. U slučaju nedostatka potrebnih informacija, rok se može produžiti, do ukupno 3 mjeseca od zaprimanja pritužbe. Čl. 35. određuje kako se pritužbe u pogledu odgovornosti prijevoznika moraju pismenim putem uputiti prijevozniku.

Obveze putnika utvrđuju se u čl. 36. Prijedloga. Putnik je dužan provjeriti je li karta ispravno izdana u skladu sa njegovim uputama, mora biti u posjedu karte od početka putovanja (osim ako nije bio u objektivnoj mogućnosti kupiti kartu prije ukraja, pri čemu odmah pri ukrcaju mora na to upozoriti osoblje vlaka), te biti spreman na zahtjev određenog osoblja vlaka tu kartu i pokazati. Putnik koji ne zadovoljava naprijed utvrđene uvjete dužan je uz isplatu pune cijene karte platiti i dodatnu kaznu koja ne može prijeći ukupan iznos pune karte. Putnik koji odbije to učiniti gubi pravo na nastavak putovanja. Prijevoznik ima pravo prekinuti putovanje, bez naknade, onog putnika koji predstavlja opasnost za sigurnost osoblja, drugih putnika i vlaka, ili koji se nepropisno ponaša za vrijeme putovanja. Ova pravila gotovo su identična čl. 9. CIV-a.

Konačno, Prijedlog u glavi VIII. predviđa posebno tijelo zaduženo za provedbu ove Uredbe, te utvrđuje kako se putnici tom tijelu mogu obratiti ukoliko smatraju da se Uredba ne provodi. Glava IX. određuje kako države članice moraju utvrditi kazne za neprovođenje Uredbe.

#### 4. Stavovi i mišljenja

Odkako je Prijedlog iznesen pred oči javnosti, javilo se puno zainteresiranih strana sa različitim stajalištima. Kako se navodi u jednom izvještaju Parlamenta<sup>40</sup>, dok se udruge potrošača uglavnom slažu sa odredbama Prijedloga (uz eventualna potraživanja u smislu većih prava za starije osobe te osobe sa posebnim potrebama), udruge prijevoznika odnosno sami prijevoznici, oštro odbijaju Prijedlog u obliku kakav je iznesen. Upravo su njihova razmišljanja i najzanimljivija za potrebe ovog rada, s napomenom da se iz velikog broja zainteresiranih strana izdvajaju samo neka razmišljanja, i to ne u cijelosti, već po točkama od osobitog interesa.

Tako primjerice Udruženje europskih željeznica (dalje: CER) u više dokumenata iznosi svoje stavove o Paketu i posebno Prijedlogu. CER<sup>41</sup> za početak iznosi činjenicu kako niti jedan drugi oblik transporta nije zakonski obavezan vratiti do 50% cijene karte u slučaju kašnjenja. Nadalje, smatra kako se nije uzelo u obzir da često željezničke postaje infrastrukturno nisu u stanju udovoljiti zahtjevima skrbi oko osoba sa posebnim potrebama. Naposljetku, smatra kako su odredbe COTIF-a u pogledu odgovornosti puno kompetentnije od onih u Prijedlogu (za koje tvrdi da ne predstavljaju korak naprijed u povećanju kvalitete prijevoza). Europska putnička federacija (dalje: EPF) također je izdala nekoliko publikacija u kojima iznosi svoje stavove. EPF<sup>42</sup> smatra kako je pogrešno što su iz Prijedloga izbačene odredbe o obvezi prodaje „povezanih“ karata te informiranja o drugim prijevoznicima, čime se putnici stavljaju u teži položaj ukoliko putuju sa više prijevoznika na jednom putovanju (za svakog prijevoznika posebna putna karta i posebno informiranje). Dalje se upozorava se kako nisu samo nisko budžetne zračne kompanije jedini razlog opadanja udjela željezničkog prijevoza putnika na tržištu, već i činjenica kako prijevoznici zanemaruju udaljenosti srednjeg karaktera, te se fokusiraju na duge relacije, što putnike prisiljava na veću upotrebu automobila. Konačno, EPF smatra kako Prijedlog treba biti konzistentan sa pravilima COTIF-a, a gdje je moguće i razumno poboljšani, te bi na taj način

---

<sup>40</sup> Committee on Transport and Tourism – *I REPORT on the proposal for a regulation of the European Parliament and of the Council on International Rail Passengers' Rights and Obligations* (COM(2004)0143 – C6-0003/2004 – 2004/0049(COD)), Rapporteur: Dirk Sterckx, str. 56;

<sup>41</sup> *Press Releases on the Political agreement, Position paper on the Third Package*, dostupno na: [http://ec.europa.eu/transport/rail/package2003/reaction\\_en.htm](http://ec.europa.eu/transport/rail/package2003/reaction_en.htm) - stranica posjećena 05.08.07';

<sup>42</sup> *Press Release, Comments on the Report, Provisional Comments*, dostupni na: net izvor, *bilješka 44.*;

odredbe COTIF-a bile primjenjive na sva putovanja izvan EU, dok bi se odredbe Uredbe primjenjivale na sva putovanja unutar EU. Međunarodno udruženje javnog transporta (dalje: UITP) upozorava<sup>43</sup> kako u EU trenutano postoji 254 regije te na tisuće lokalnih vlasti koje su zadužene za javni prijevoz, te u skladu s time treba voditi računa da odredbe o otvaranju tržišta prijevoza putnika u pogledu urbanog, suburbanog i regionalnog prijevoza ne narušavaju ekonomsku ravnotežu i ne ugrožavaju održivi razvoj regija. Uz to se naglašava značaj mogućnosti isključenja Paketa u slučaju postojećih javnih ugovora o uslugama, gdje je to potrebno. EUROSTAR oprezno zaključuje<sup>44</sup> kako će odredbe o naknadi štete nužno ili povisiti cijene karata, ili smanjiti kvalitetu prijevoza, a u prilog tome iznosi se podatak da bi Prijedlog jednom kada bude usvojen Eurostar godišnje koštao 7 miliona EUR, što čini 20% njihove ukupne zarade. Također je (poput CER-a) mišljenja kako odredbe u naknadi štete prilikom kašnjenja nisu realne, te predlaže mjere sukladne vlatitoj poslovnoj politici. Izrazito je kritičan Deutsche Bahn (dalje: DB). Kao i EUROSTAR, DB<sup>45</sup> je mišljenja kako financijske obveze prelaze sva razumna očekivanja, te iznosi podatak od 130 miliona EUR godišnje dodatnog troška za DB. Također upozorava kako su odredbe Prijedloga puno strože nego u primjerice zračnom prijevozu. Kritizira nedostatak odredbe o gornjoj granici odgovornosti, kako je to postavljeno u njemačkom zakonodavstvu. Upozorava na nedostatke čl. 13. Prijedloga koji zahtjeva prethodne isplate u roku od 15 dana, što ne ostavlja dovoljno vremena za ispitivanje jesu li te osobe potencijalno krive za štetni događaj. Iznosi stav kako osiguravajuća industrija neće biti zainteresirana ponuditi odgovarajuće premije osiguranja, pogotovo ako se uzme u obzir nedostatak gornje granice odgovornosti. Također hipotetski proučava slučaj sudara dvaju vlakova, svaki od kojih prevozi po 400 putnika. Minimalno osiguranje ovdje iznosi 248 miliona EUR, a radi se samo o dva putovanja. Jedino je po pitanju liberalizacije tržišta DB zadovoljan, te tvrdi kako su otvaranje tržišta međunarodnog prijevoza putnika željeznicom i deregulirano tržište jedine garancije uspješnom poslovanju i zadovoljnim klijentima. Slaže se sa kabotažom, i čudi se što liberalizacija ne nastupa ranije.

Korisno je pritom još spomenuti i Prvi izvještaj Odbora za transport i turizam pri Parlamentu<sup>46</sup>, gdje se, čini se uzimaju u obzir javne kritike, i od strane samog Parlamenta poduzimaju koraci ka poboljšanju Prijedloga. Tako se primjerice predviđaju izuzeća od odgovornosti u slučaju prirodne katastrofe, rata ili terorizma (gdje se kao primjer daje teroristički napad u Madridu), predlaže objektivna odgovornost do 120.000,00 EUR, što je odraz uzimanja u obzir cijena na tržištu osiguranja, i realnih potreba naknade štete (otprilike se željeznički prijevoz izjednačava sa zračnim), povećava se broj egzoneracijskih razloga za izuzimanje odgovornosti zbog kašnjenja (međustalom, spominju se i radnje treće strane). Posebno se ističe potreba da se ujedno uredi i domaći i međunarodni prijevoz putnika, iz razloga što se po trenutnom stanju stvari prava putnika štite različitim pravnim sredstvima, ovisno o tome jesu li oni međunarodnom ili domaćem putovanju.

## 5. Pitanje implementacije Uredbe

Oblik u kojem će se pojedina odluka donijeti kadkada može biti od presudnog značaja za provedbu planiranog djelovanja. U prijedlogu Uredbe za prava i obveze putnika stoji kako je najbolji način za uređivanje ovog pravnog područja mjera na nivou EU, s obzirom na kompleksnost teme i visoku razinu suradnje koja se traži. Sve je to, nastavlja se dalje, u skladu sa principima supsidijarnosti i proporcionalnosti, utvrđenim čl. 5. Ugovora<sup>47</sup> o EZ. Interesantan problem koji se pritom nameće jest činjenica kako je EU postala članicom COTIF-a. S obzirom da Prijedlog odlazi korak dalje u uređivanju prava i obveza putnika, valjalo bi Prijedlog tretirati kao *lex specialis* u odnosu na odredbe CIV-a. No, ovo stajalište nije tako čvrsto kako se čini na prvi pogled. Naime, prema odredbama Ugovora o EZ, međunarodni ugovori koje EZ sklapa, vežu članice i institucije, te se sukladno tome ne bi smjeli usvajati akti suprotni takvim međunarodnim ugovorima. Postoji i stav (primjerice takav je stav EPF-a, o čemu je već bilo riječi) prema kojem se za međusobne odnose država članica ima primjeniti Uredba, dok za odnose sa trećim državama vrijede odredbe COTIF-a (upitno je koliko je to u skladu sa čl. 8. COTIF-a po Protokolu iz 1999., koji stavlja naglasak na primjenu Konvencije radi postizanja uniformnosti međunarodnog prava). Neovisno o konačnom ishodu ove debate, treba uzeti u obzir kako se odredbama Prijedloga prava putnika, u odnosu na COTIF, povećavaju. Često je pravilo u

<sup>43</sup> *Position of the UITP*, dostupno na: net izvor, bilješka 44.;

<sup>44</sup> *Eurostar's response*, dostupno na: net izvor, bilješka 44.;

<sup>45</sup> *Comments*, dostupno na: net izvor, bilješka 44.;

<sup>46</sup> I Report, bilješka 40.;

<sup>47</sup> COM (2004) 139, bilješka 1., preambula 9.;

međunarodnim pravnim dokumentima da se unatoč propisanim normama primjenjuje domaće pravo ukoliko se njime bolje štite određena prava, u ovom slučaju prava putnika. U skladu s takvim razmišljanjem, odredbe Uredbe imaju prednost. U prilog tome govori i čl. 5. CIV-a, koji kaže kako prijevoznik može preuzeti veću odgovornost i teže obveze od onih koje se predviđaju u uniformiranim pravilima. Do sada ni na Europskom sudu nije riješeno pitanje konflikta europskog i međunarodnog prava. Koji se izvor ima primjeniti, COTIF ili Uredba, tek treba riješiti, možda i u kakvom potencijalnom sudskom postupku, nakon što Uredba stupi na snagu.

## 6. Zaključak

U srpnju 2006., Parlament i Vijeće iznose zajednički stav<sup>48</sup> u pogledu Prijedloga (dalje: Stav). Interesantno je za primjetiti u kojoj su se mjeri prihvatili različiti stavovi i prijedlozi, neki od kojih su izneseni u prethodnom tekstu. Primjerice, u preambuli 11. stoji kako pitanje minimalnog osiguranja treba ponovno razmotriti. U skladu s time Komisija je u čl. 11. preuzela obvezu ponovno ispitati stanje na tržištu. Očito su uzete u obzir negativne kritike od strane europskih prijevoznika i drugih zainteresiranih strana. Nadalje, u svezi čl. 13. Prijedloga, i kritike po pitanju akontacijskih plaćanja koje članak predviđa (kao što na to upozorava DB), Stav u čl. 12/3. utvrđuje kako akontacijsko plaćanje ne stipulira niti na bilo koji način priznaje odgovornost, međutim, u slučaju daljnjih isplata, uračunava se. No, akontacija se ne može tražiti natrag, osim ako je putnik krivnjom ili nepažnjom prouzročio štetni događaj, ili se akontacija izvršila osobi koja nema pravo na naknadu. Po pitanju naknade iznosa putne karte, čl. 15. Stava smanjuje iznose prvotno utvrđene u Prijedlogu, vjerojatno uzevši u obzir prigovore CER-a i drugih zainteresiranih strana kako su visine naknade neprimjereno visoke, te neusklađene sa ostalim prometnim granama. Dani primjeri korisni su jer pokazuju kako je teško normirati jedno takvo komplicirano i zahtjevno pravno područje kao što je to prijevoz putnika, i ukazuju na potrebu opreznog vaganja između financijskih, društvenih i pravnih potreba. Naime, postoji bojazan da se prebrzo pristupa usvajanju novoga paketa, a drugi još nije u potpunosti ni zaživio. U jednom „odvojenom mišljenju“<sup>49</sup> iznosi se mišljenje kako se novom pravnom uređenju nije pristupilo sa dovoljno ozbiljnosti i stručne pripreme, sa konkretnim podacima i jasnom slikom stvarnih potreba na tržištu. Takvo stajalište potkrepljuju burne reakcije europskih prijevoznika. Stav daje nadu kako će se u samoj zakonodavnoj proceduri naći dovoljno vremena i prostora kako bi se ispravili eventualni nedostaci na koje spomenuto odvojeno mišljenje referira.

U jesen ove godine očekuje se treće čitanje. Ne može se sa sigurnošću ustvrditi hoće li Prijedlog biti lako prihvaćen ili ne. Ono što je za očekivati jest da će se odredbe razlikovati od prvotno osmišljenih. Zamjetan je trend povratka normama CIV, te općenito prihvaćanje COTIF-a kao izvora prava putnika. To se djelomično može objasniti pristupanje EU-e COTIF-u, ali isto tako i činjenici da je velik broj zainteresiranih strana ustvrdio kako su odredbe COTIF-a jasnije, preglednije i više u skladu sa realnim financijskim mogućnostima prijevoznika. Također treba uzeti u obzir i druge izmjene navedene u prethodnom tekstu, što je očiti znak kako postoji volja da se pronađe usuglašeno stajalište. Vijeće i Parlament pripremaju novi tekst zajedničkog stava<sup>50</sup>.

Interesantno je za spomenuti i povećan interes prijevoznika, poput DB-a, za otvaranje tržišta prijevoza putnika. DB jedna su od najvećih transportnih poduzeća na tržištu, i sigurno u otvaranju tržišta vide priliku za proširenje posla. Razumljivo je kako će to, barem djelomično, ići na štetu drugih prijevoznika. Još ako se i dogodi da konačna verzija Prijedloga zadrži visoke svote u pogledu objektivne

<sup>48</sup> COMMON POSITION (EC) No 19/2006 adopted by the Council on 24 July 2006 with a view to adopting Regulation (EC) No.../2006 of the European Parliament and of the Council of ... on international rail passengers' rights and obligations (2006/C 289 E/01);

<sup>49</sup> MINORITY OPINION expressed, pursuant to Rule 48(3) of the Rules of Procedure by Helmuth Markov, Erik Meijer and Pedro Guerreiro, u: II RECOMMENDATION FOR SECOND READING on the Council common position for adopting a directive of the European Parliament and of the Council amending Council Directive 91/440/EEC on the development of the Community's railways and Directive 2001/14/EC of the European Parliament and of the Council on the allocation of railway infrastructure capacity and the levying of charges for the use of railway infrastructure (5895/2/2006 – C6-0309/2006 – 2004/0047(COD)), Committee on Transport and Tourism, Rapporteur: Georg Jarzembowski;

<sup>50</sup> Više o zakonskoj proceduri: vidi: COD 2004/0049, Legislative Observatory na: [www.europarl.europa.eu/oeil/FindByProcnum.do?lang=2&procnum=COD/2004/0049](http://www.europarl.europa.eu/oeil/FindByProcnum.do?lang=2&procnum=COD/2004/0049), Prelex na: [http://ec.europa.eu/prelex/detail\\_dossier\\_real.cfm?CL=en&DosId=189475](http://ec.europa.eu/prelex/detail_dossier_real.cfm?CL=en&DosId=189475), i EUR-Lex na: <http://eur-lex.europa.eu/Notice.do?val=357913:cs&lang=en&list=357913:cs.&pos=1&page=1&nbl=1&pgs=10&hwords=> - stranica posjećena 05.08.07'.

odgovornosti i minimalnog osiguranja, moglo bi se lako dogoditi da jedan dio manjih prijevoznika jednostavno prestane poslovati. Pogotovo je upitno koliko će dugo u takvom režimu opstati oni prijevoznici koji danas ne posluju po sustavu premijskog osiguranja jer im to nije ekonomski podnošljivo. Kao što je spomenuto u uvodnom izlaganju, velika se sredstva ulažu unutar i izvan EU radi poboljšanje infrastrukture. Ako se skeptična vizija ovog zaključka pretvori u stvarnost, postavlja se pitanje za koga se infrastruktura poboljšava. Novinski natpisi ukazuju na interese, primjerice DB-a za 5. i 10. koridor, dva vitalna pravca koja prolaze kroz Hrvatsku. Kada Hrvatska jednom uđe u EU, morat će primjenjivati odredbe o međunarodnom, a možda čak do tad i o domaćem prijevozu putnika. To znači da će morati dopustiti i stranim prijevoznicima pravo na prijevoz. Koliko će se domaća željeznica moći nositi sa strahovitom konkurencijom iz Europe, teško je predvidjeti. Ono što će sigurno biti uspješno jest ulaganje u obnovu infrastrukture.

Što se samih putnika tiče, dok se ne riješi pitanje osiguranja, i u skladu s time, pitanje visine cijene putne karte, teško je da će ostatak odredbi doći do izražaja, u smislu povećanja ukupnog prijevoza putnika željeznicom. Prema tvrdnjama nekih prijevoznika, prava koja se garantiraju odredbama Prijedloga već su odavno dio njihovih unutarnjih pravila poslovanja, i prema tome, ništa se bitno novo ne predlaže. Teško da se može prihvatiti takvo stajalište, jer pravila poslovanja obvezuju samo onoga tko ih donosi, ako i njih. Zakon, bio on donesen u nacionalnom parlamentu ili europskom forumu, obvezuje sve, pa čak i one koji nisu usvojili kvalitetna pravila. Ako se prvotno pitanje cijene riješi, željeznice bi zaista mogle ponovno postati privlačne putnicima, te bi se planovi zacrtani u dokumentima navedenim na početku rada, zaista mogli i ostvariti.

## 7. Literatura

Pravni dokumenti:

1. *Proposal for a Directive of the European Parliament and of the Council, amending Council Directive 91/440/EEC on the development of the Community's railways*, COM (2004) 139 final of 3 March 2004.;
2. *Proposal for a Directive of the European Parliament and of the Council on the certification of train crews operating locomotives and trains on the Community's rail network*, COM (2004) 142 final of 3 March 2004.;
3. *Proposal for a Regulation of the European Parliament and of the Council on International Rail Passengers' Rights and Obligations*, COM (2004) 143 final of 3 March 2004.;
4. *Proposal for a Regulation of the European Parliament and of the Council on compensation in cases of non-compliance with contractual quality requirements for rail freight services*, COM (2004) 144 final of 3 March 2004.;
5. *White Paper on European transport policy for 2010: time to decide*, COM (2001) 370.;
6. *COMMISSION STAFF WORKING PAPER: Proposal for a Directive of the European Parliament and the Council, amending Directive 91/440/EEC on the development of the Community's railways to gradually open up the market for international passenger services by rail: Extended Impact Assessment*, SEC(2004) 236 of 3 March 2004.;
7. Directive 2001/12, 2001/13 i 2001/14, OJ L 75 of 15 March 2001.;
8. *"Communication from the Commission - Further intergration of the European railway system: third railway package"* (COM (2004) 140 final);
9. *European Parliament legislative resolution on the Council common position with a view to adopting a directive of the European Parliament and of the Council amending Council Directive 91/440/EEC on the development of the Community's railways (8011/3/2003 – C5-0295/2003 – 2002/0025(COD))*;
10. *Directive 91/440 of 29 July 1991 on the development of the Community's railway*, OJ L 237 of 24 August 1991.;
11. *Amended proposal for a Regulation of the European Parliament and of the Council on action by Member States concerning public service requirements and the award of public service contracts in passenger transport by rail, road and inland waterway to replace Regulation No 1191/69* COM (2002) 107 final – 2000/0212 (COD), OJ C151E, 25 June 2002.;
12. Judgment of the Court of 24 July 2003 in Case C-280/00 ("Altmark");
13. *Council Regulation (EEC) No 1191/69 of 26 June 1969 on action by Member States concerning the obligations inherent in the concept of a public service in transport by rail, road and inland waterway*;

14. COTIF 1999 - *Međunarodna konvencija o međunarodnom željezničkom prometu* (Narodne novine – dodatak Međunarodni ugovori br. 12/00);
15. The CIV (*Uniform Rules concerning the Contract for International Carriage of Passengers and Luggage by Rail*) is Appendix A to the Convention concerning International Carriage by Rail (COTIF) of 9 May 1980, as amended by the *Vilnius Protocol of 3 June 1999.*;
16. *Konvencija za izjednačavanje nekih pravila u međunarodnom zračnom prijevozu (hrvatski prijevod)*, Zbornik Pravnog fakulteta u Zagrebu, Vol. 54, Br. 1., 2004., str. 203.-224. , čl. 22.;
17. *Protokol iz 2002. o izmjenama Atenske konvencije o prijevozu putnika i njihove prtljage more, iz 1974.*, PPP, god. 42 (2003.) 157, str. 221-263.;
18. *Uredba 261/04. o uskraćivanju ukrcaja te otkazivanja ili dugog kašnjenja letova* (Official Journal L 046, 17.02.2004.);
19. Committee on Transport and Tourism – *I REPORT on the proposal for a regulation of the European Parliament and of the Council on International Rail Passengers' Rights and Obligations* (COM(2004)0143 – C6-0003/2004 – 2004/0049(COD)), Rapporteur: Dirk Sterckx;
20. *COMMON POSITION* (EC) No 19/2006 adopted by the Council on 24 July 2006 with a view to adopting Regulation (EC) No.../2006 of the European Parliament and of the Council of ... on international rail passengers' rights and obligations (2006/C 289 E/01);
21. *MINORITY OPINION* expressed, pursuant to Rule 48(3) of the Rules of Procedure by Helmuth Markov, Erik Meijer and Pedro Guerreiro, u: *II RECOMMENDATION FOR SECOND READING on the Council common position for adopting a directive of the European Parliament and of the Council amending Council Directive 91/440/EEC on the development of the Community's railways and Directive 2001/14/EC of the European Parliament and of the Council on the allocation of railway infrastructure capacity and the levying of charges for the use of railway infrastructure* (5895/2/2006 – C6-0309/2006 – 2004/0047(COD)), Committee on Transport and Tourism, Rapporteur: Georg Jarzembowski.

## Net izvori:

1. *Rail Transport: the current situation and the Commission's initiatives*, dostupno na: [http://ec.europa.eu/transport/rail/overview/current\\_en.htm](http://ec.europa.eu/transport/rail/overview/current_en.htm) - stranica posjećena 05.08.07';
2. [www.strategija.hr](http://www.strategija.hr);
3. *Insurance of railway undertakings*, European Commission, DG TREN, dostupno na: [http://ec.europa.eu/transport/rail/studies/index\\_en.htm](http://ec.europa.eu/transport/rail/studies/index_en.htm) - stranica posjećena 05.08.07';
4. *Press Releases on the Political agreement, Position paper on the Third Package*, dostupno na: [http://ec.europa.eu/transport/rail/package2003/reaction\\_en.htm](http://ec.europa.eu/transport/rail/package2003/reaction_en.htm) - stranica posjećena 05.08.07';
5. COD 2004/0049, Legislative Observatory na: [www.europarl.europa.eu/oeil/FindByProcnum.do?lang=2&procnum=COD/2004/0049](http://www.europarl.europa.eu/oeil/FindByProcnum.do?lang=2&procnum=COD/2004/0049), Prelex na: [http://ec.europa.eu/prelex/detail\\_dossier\\_real.cfm?CL=en&DosId=189475](http://ec.europa.eu/prelex/detail_dossier_real.cfm?CL=en&DosId=189475), i EUR-Lex na: <http://eur-lex.europa.eu/Notice.do?val=357913:cs&lang=en&list=357913:cs,&pos=1&page=1&nbl=1&pgs=10&hwords=> - stranica posjećena 05.08.07'.

## Članci:

1. Radionov, N.: *“Hrvatsko željezničko pravo i mjere prilagodbe pravu EU prema planu provedbe sporazuma o stabilizaciji i pridruživanju”*, Zbornik PF Rijeka, Suppl., br. 2., str. 307-324, Rijeka, 2002;
2. Radionov Radenković, N.: *„Restrukturiranje tržišta željezničkih usluga u Europskoj uniji i nova Konvencija o željezničkom prijevozu (COTIF 1999)“*, Zbornik PF u Zagrebu, 53 (3-4), 2003, str. 845-873. );
3. Knieps, G., *“Railway (De-)Regulation in Germany”*, CESifo DICE Report 4/2006;
4. Bolt, C., *“Railway Privatisation and Regulation in Great Britain”*, CESifo DICE Report 4/2005;
5. Mizutani, F., *“Regulation and Deregulation in the Japanese Rail Industry”*, CESifo DICE Report 4/2005;
6. Ivaldi, M., *“Railway (De-)Regulation - Restructuring Railways: In Theory and Practice”*, CESifo DICE Report 4/2005.

## THE SUMMARY

The European Union is investing significant resources in order to modernize the transportation system, and harmonize the transportation infrastructure. Regarding the rail carriage, in recent years a large number of legal documents concerning the carriage of goods and passengers, security, uniformity of licenses and the quality of service, have been adopted. This article describes the latest "Package", and concentrates on the opening of the market of the international carriage of passengers by rail, and passenger's rights and obligations. It is important to keep in mind the COTIF Convention which regulates the same area on an international level, especially due to the fact that a large number of the EU countries are also members of the mentioned Convention. It is obvious that the newest Package falls out of the line with the Convention, a fact that creates significant legal problems on both the constitutional and practical grounds when it comes to the questions of the insurance, limitation of liability of the carrier, and compensation of damages. Which legal source will be in use, and in which situation, is a question that needs to be answered in not only the rail carriage, but all other modes of transportation as well. Further on, a system of the limitation of liability is examined, having in mind the modern trends of raising the limit of liability and lowering the exoneration clauses, as is seen in the recent examples in maritime and air carriage. In order to acquire a more complete picture of this development, the similar norms in the 2002 Protocol to the Athens Convention and Montreal Convention are summarily examined. Since the Package introduces a certain number of novelties, and demands a raise in quality and security of the service, all of them being factors that can significantly add up to the cost of the service, the views of representatives of carriers, clients and other actors in the industry are given. In the conclusion, a mutual influence of the law maker and the practice is examined, and the interest background of the market players is critical reconsidered.

**KEY WORDS:** The Third Railway Package, the carriage of passengers by rail, the passengers, the limitation of liability, the liberalization of the market of carriage of passengers