



AKOS

AGENCIJA ZA KOMUNIKACIJSKA
OMREŽJA IN STORITVE
REPUBLIKE SLOVENIJE

Poročilo o trgu železniških storitev in aktivnostih agencije za leto 2024



Ljubljana, junij 2025

Predmetno poročilo je informativne narave. Vsebuje podatke pridobljene skozi polletna zbiranja ali drugače zbrane podatke. Zaradi naknadnih popravkov so možna odstopanja od že predhodno objavljenih podatkov. Analize, ki v tem poročilu niso vključene, so lahko vključene v naslednjih poročilih Agencije. Agencija si pridružuje pravico odločanja o vsebini svojih poročil.



AKOS

AGENCIJA ZA KOMUNIKACIJSKA
OMREŽJA IN STORITVE
REPUBLIKE SLOVENIJE

Kazalo

Uvod.....	3
1. Stanje na trgu železniških storitev v Sloveniji	6
2. Odločanje agencije v upravnem postopku	19
3. Mednarodno sodelovanje	21
4. Primerjava stanja na trgu v Republiki Sloveniji z drugimi evropskimi državami	21
Kazalo grafov.....	27
Kazalo tabel.....	28



AKOS

AGENCIJA ZA KOMUNIKACIJSKA
OMREŽJA IN STORITVE
REPUBLIKE SLOVENIJE

Uvod

Agencija za komunikacijska omrežja in storitve Republike Slovenije (v nadaljevanju: agencija) je pripravila poročilo o trgu železniških storitev na območju javne železniške infrastrukture v letu 2024. Poročilo obravnava stanje na trgu železniških storitev v Sloveniji in aktivnosti agencije, v zaključku pa obravnava primerjavo razvoja trga v Republiki Sloveniji z drugimi državami članicami EU, EGP in kandidatkami za vstop v EU, na podlagi kazalnikov, ki so objavljeni v 13. Poročilu o spremljanju trga železniških storitev v Evropi, ki ga je pripravilo Združenje neodvisnih regulatornih organov s področja železniškega prometa (IRG-Rail). Podatke o opravljenem delu je agencija prejela s strani upravljavca javne železniške infrastrukture in prevoznikov, ki opravljajo storitve železniškega prevoza potnikov in blaga.

Pristojnosti agencije na področju železniških storitev so opredeljene v 18.d členu Zakona o železniškem prometu (Uradni list RS, št. [99/15](#) – uradno prečiščeno besedilo, [30/18](#), [82/21](#), [54/22](#) – ZUJPP in [18/23](#) – ZDU-10). Ena izmed temeljnih nalog agencije na tem področju je, da po uradni dolžnosti spremlja konkurenco na trgu železniških prevoznih storitev ter ukrepa, če ugotovi kršitve svobodne konkurence ali kršitve predpisov glede dodeljevanja vlakovnih poti ter določanja in zaračunavanja uporabnine, s strani upravljavca javne železniške infrastrukture, ali če ugotovi kršitve svobodne konkurence pri dostopu do dodatnih železniških storitev s strani ponudnikov teh storitev. V tem okviru ima agencija pravico zahtevati tudi informacije, ki jih potrebuje za statistične namene in namen spremljanja trga.



AKOS

AGENCIJA ZA KOMUNIKACIJSKA
OMREŽJA IN STORITVE
REPUBLIKE SLOVENIJE

1

9 prevoznikov v tovornem prometu

1 prevoznik v potniškem prometu



2

SŽ – Tovorni promet

+1 % več prepeljanega blaga



3

Tržni delež

74 % SŽ-Tovorni promet



4

SŽ – Potniški promet

+19 % prepeljanih potnikov



5

Potniški promet v državah članicah EU (IRG-RAIL)

+12 % potniških vlakovnih km



6

Tovorni promet v državah članicah EU (IRG-RAIL)

-6 % vlakovnih km





AKOS

AGENCIJA ZA KOMUNIKACIJSKA
OMREŽJA IN STORITVE
REPUBLIKE SLOVENIJE

Povzetek poročila

- V letu 2024 se je obseg opravljenega dela v železniškem tovornem prometu na omrežju Republike Slovenije, v primerjavi v letom 2023, povečal za okoli 4 %. Količina prepeljanega blaga pa se je povečala za približno 1 %.
- Največji tržni delež, in sicer 73,82 %, na trgu tovornega prometa ima tudi v letu 2024 še vedno prevoznik SŽ – Tovorni promet. Ta tržni delež je, v primerjavi s konkurenčnimi prevozniki, sicer iz leta v leto manjši. V primerjavi z letom 2023 se je znižal za ca. 2 %.
- Podobno kot leta 2023, se je tudi v letu 2024 situacija v potniškem prometu ponovno izboljšala. Trend prevoza potnikov je začel spet naraščati po letu 2020, ko je bil zabeležen občuten padec prometa zaradi ukrepov, povezanih z epidemijo COVID-19.
- Veljavno licenco in varnostno spričevalo za opravljanje prevoznih storitev v železniškem prometu v Sloveniji je leta 2024, imelo deset prevoznikov, kar je eden več kot v letu 2023. Prevozne storitve v tovornem prometu je izvajalo sedem prevoznikov, kar je eden več kot leta 2023. Družba Train Hungary, kljub temu, da je, pri Javni agenciji za železniški promet republike Slovenije, na seznamu aktivnih prevoznikov, v letih 2022, 2023 in 2024 ni izvajala železniških storitev. V potniškem prometu je železniške storitve izvajal le nacionalni prevoznik, Slovenske železnice – Potniški promet.
- V državah članicah IRG-Rail, je v letu 2023 bilo opravljenih, v primerjavi s predhodnim letom, za 6 % manj vlakovnih kilometrov v tovornem prometu in pa 12 % več potniških kilometrov.



1. Stanje na trgu železniških storitev v Sloveniji

1.1. Upravljavec javne železniške infrastrukture

Javna železniška infrastruktura (v nadaljevanju: JŽI) je grajeno javno dobro v lasti Republike Slovenije. Upravljavec JŽI je družba **Slovenske železnice – Infrastruktura, d.o.o., Kolodvorska ul. 11, 1000 Ljubljana**, ki ima z Republiko Slovenijo sklenjeno pogodbo o izvajanju obvezne gospodarske javne službe vzdrževanja, obratovanja in obnavljanja JŽI, za obdobje od 1. 1. 2021 do 31. 12. 2030.

1.2. Prevozniki v železniškem prometu

V letu 2024 je imelo izdano varnostno spričevalo za opravljanje prevoznih storitev v železniškem prometu v Sloveniji deset prevoznikov. Luka Koper ima izdano varnostno spričevalo za izvajanje premika vlakov v koprskem pristanišču.

Tabela 1: Izdana varnostna spričevala prevoznikom v železniškem prometu

Prevozniki v tovornem prometu
Slovenske železnice - Tovorni promet, d.o.o., Kolodvorska ul. 11, SI-1000 Ljubljana
Adria Transport d.o.o., Vojkovo nabrežje 38, SI-6501 Koper
Rail Cargo Carrier, družba za železniški tovorni promet, d.o.o. Metelkova ulica 7, SI-1000 Ljubljana
PKP Cargo International SI d.o.o. Grčarevec 5d, 1370 Logatec
Ten Rail d.o.o., Zagrebška cesta 25, 2000 Maribor
InRail S.p.A., Via Operai 8, 16126 Genova
Train Hungary, Könyves Kálmán Krt 12-14 sz., 1097 Budimpešta
METRANS ADRIA kontejnerski promet d.o.o., Ankaranska cesta 7B, 6000 Koper
ENNA Transport SI d.o.o., Pot za Brdom 104, 1000 Ljubljana
S Rail, naslov, Zagrebška c. 76, 2000 Maribor
Luka Koper, pristaniški in logistični sistem, Vojkovo nabrežje 38, SI-6501 Koper

Prevoznik v potniškem prometu
Slovenske železnice - Potniški promet, d.o.o., Kolodvorska ul. 11, SI-1000 Ljubljana

Vir: Javna agencija za železniški promet RS



AKOS

AGENCIJA ZA KOMUNIKACIJSKA
OMREŽJA IN STORITVE
REPUBLIKE SLOVENIJE

Storitve v notranjemu in čezmejnemu regijskemu železniškemu potniškem prometu na JŽI izvaja le prevoznik Slovenske železnice – Potniški promet.

1.3. Trg storitev v železniškem tovornem prometu



V letu 2024 je bilo na območju JŽI Republike Slovenije prepeljanih za ca. 1 % več blaga (v tonah) kot v letu 2023. V primerjavi z letom 2023, je v letu 2024 zabeležena rast opravljenega dela za ca. 4 %, sicer izraženem v neto tonskih kilometrih.

Tabela 2: Količina prepeljanega blaga na območju JŽI RS v I. 2024

	Prepeljano blago (v tonah)	Primerjava 2024/2023 v %
Notranji promet	353.532	84,93
Mednarodni promet	20.236.693	102,99
Od tega:		
Uvoz	3.558.469	89,66
Izvoz	1.217.169	72,76
Kopenski tranzit	6.180.179	113,10
Luški tranzit	9.280.876	104,03
Skupaj	20.590.225	100,72

Vir: SŽ-Tovorni promet, Rail Cargo Carrier, Adria Transport, PKP Cargo International SI, InRail, Ten Rail, Metrans Adria



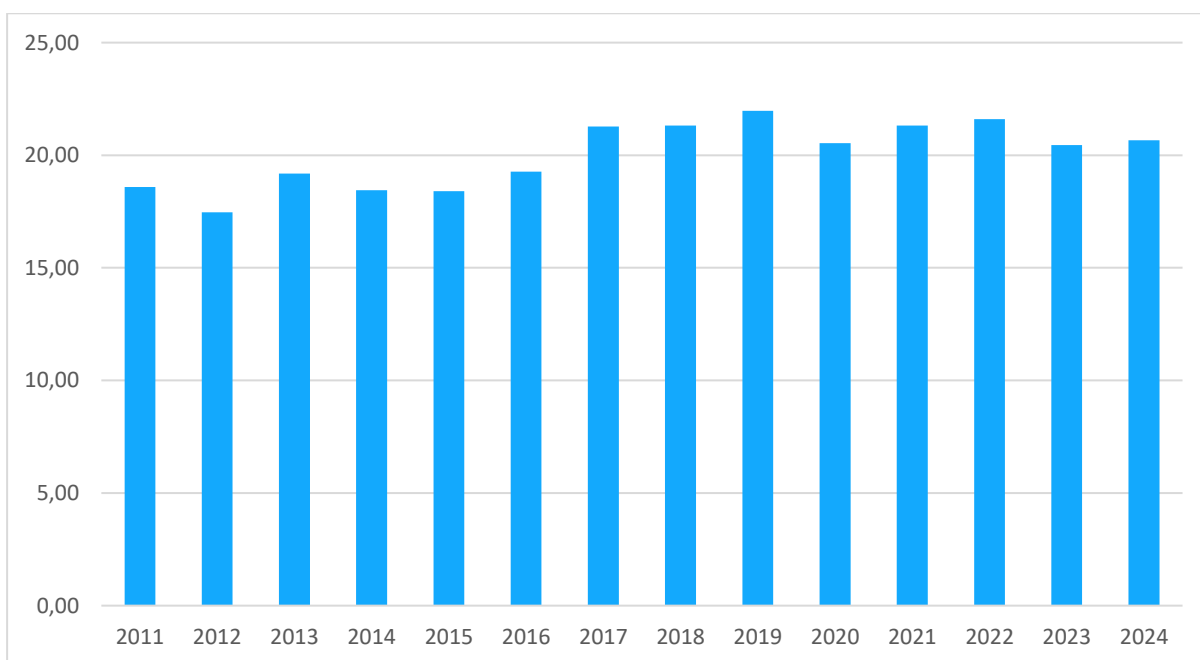
Tabela 3: Obseg opravljenega dela na območju JŽI RS v I. 2024

	Opravljeno delo (v netotonskih km)	Primerjava 2024/2023 v %
Notranji promet	52.590.020	95,52
Mednarodni promet	5.092.108.235	103,67
Od tega:		
Uvoz	651.351.996	90,46
Izvoz	233.927.525	92,40
Kopenski tranzit	1.422.520.609	115,17
Luški tranzit	2.758.734.105	102,05
Skupaj	5.144.698.256	103,58

Vir: SŽ-Tovorni promet, Rail Cargo Carrier, Adria Transport, PKP Cargo International SI, InRail, Ten Rail, Metrans Adria

Podatki tudi v letu 2024 kažejo zelo majhen delež prepeljanega blaga (1,7 %) in tudi opravljenega dela v notranjem prometu (1,1 %), v primerjavi z mednarodnim prometom. Poglavitni razlog, kot vsako leto, za takšno stanje je dejstvo, da geografska lega in zgodovinske okoliščine zaznamujejo Slovenijo kot prehodno območje oz. križišče štirih evropskih tovornih koridorjev, in sicer koridorjev 5 (Baltsko-Jadranski), 6 (Sredozemski), 10 (Alpe-Zahodni Balkan) in 11 (Jantarni). Poleg navedenega pa je Slovenija zaradi zelo ugodne lege koprskega pristanišča, tranzitna država za zaledne države, predvsem za Avstrijo, Madžarsko, Češko, Slovaško in južni del Nemčije.

Graf 1: Prepeljano blago na območju JŽI RS [mio ton]



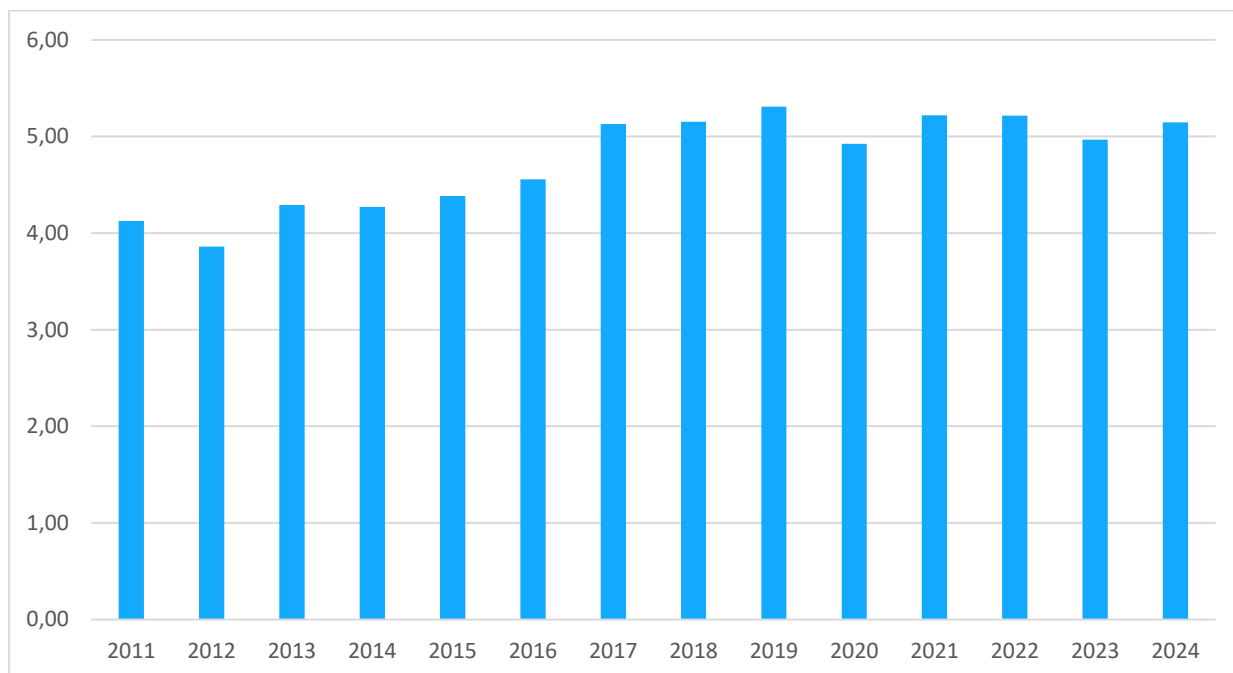
Vir: AKOS



AKOS

AGENCIJA ZA KOMUNIKACIJSKA
OMREŽJA IN STORITVE
REPUBLIKE SLOVENIJE

Graf 2: Opravljeno delo na območju JŽI RS [mrd ntkm]



Vir: AKOS

1.3.1. Tržni deleži prevoznikov v tovornem prometu



74 % tržni delež SŽ TP



V letu 2024 je storitve v železniškem tovornem prometu na JŽI dejansko izvajalo sedem prevoznikov:

- Slovenske železnice – Tovorni promet;
- Rail Cargo Carrier;
- Adria Transport;
- PKP Cargo International SI (prej Primol-Rail);
- InRail S.p.A.;
- Ten Rail in
- Metrans Adria.

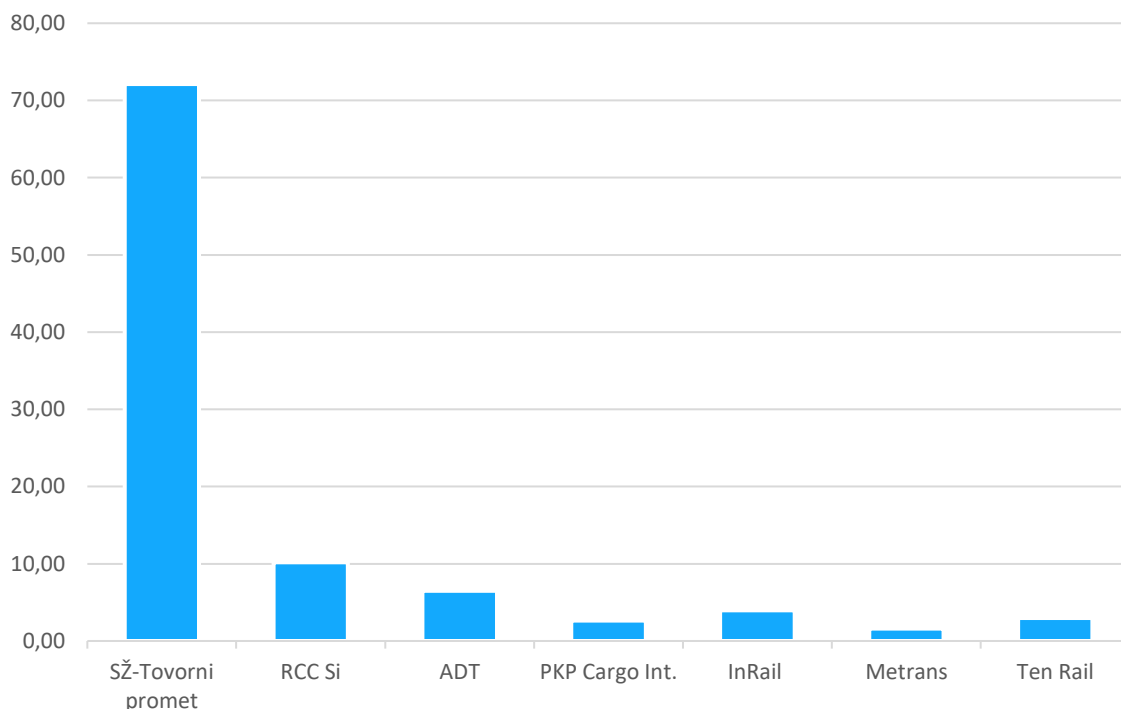
V letu 2024 je na trg vstopil prevoznik Enna Transport.



AKOS

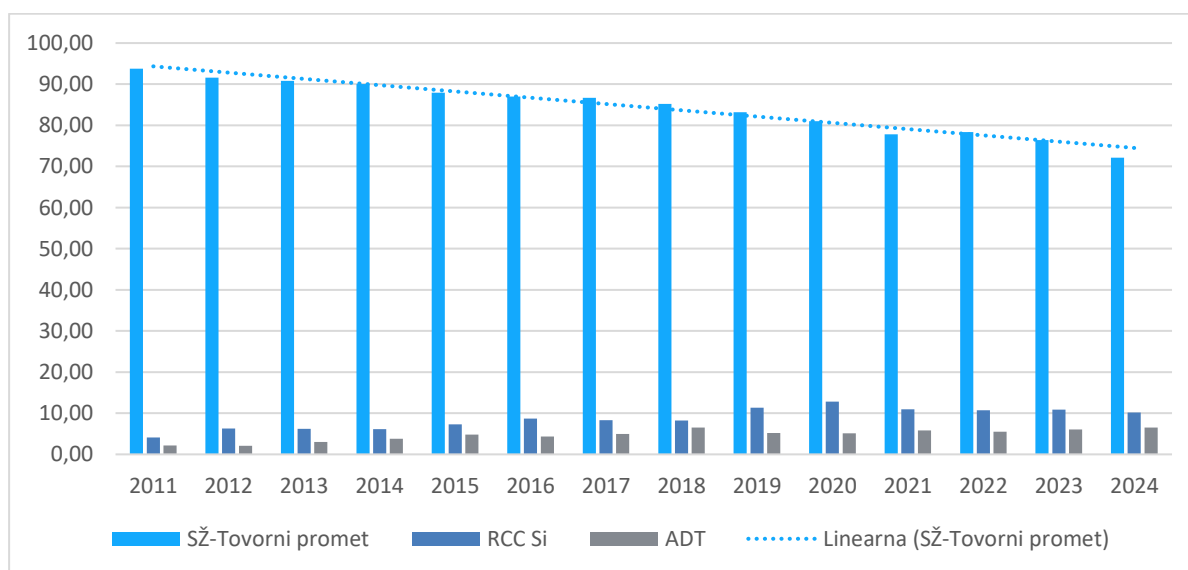
AGENCIJA ZA KOMUNIKACIJSKA
OMREŽJA IN STORITVE
REPUBLIKE SLOVENIJE

Graf 3: Tržni deleži prevoznikov v tovornem prometu na območju JŽI v I. 2024 glede na opravljeno delo [%]



Vir: AKOS

Graf 4: Tržni deleži glede na opravljeno delo prevoznikov v tovornem prometu v obdobju med 2011-2024

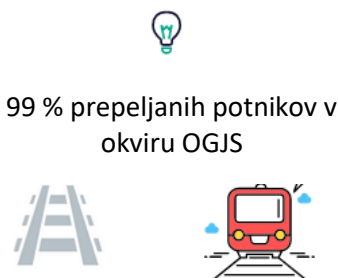


Vir: AKOS

Iz grafa 4 je razvidno da ima v opazovanem obdobju od leta 2011 do leta 2024 največji tržni delež v tovornem prometu prevoznik SŽ – Tovorni promet. Ne glede na prevladujoč položaj na trgu s strani prevoznika SŽ – Tovorni promet, pa je opaziti, da se konkurentom tržni delež iz leta v leto zvišuje.

Prevozniki PKP Cargo International SI, InRail S.p.A., Metrans in Ten Rail imajo skupno 11 % tržni delež, zato jih na grafu ne prikazujemo.

1.4. Trg storitev v železniškem potniškem prometu



Storitve prevoza potnikov v mednarodnem ter notranjem in čezmejnem regijskem železniškem prometu na območju JŽI izvaja prevoznik Slovenske železnice – Potniški promet.

Kar 98,7 % vseh potnikov je bilo prepeljanih v okviru obvezne gospodarske javne službe prevoza potnikov v notranjem in čezmejnem regijskem prometu (v nadaljevanju: OGJS), medtem ko je bilo 1,3 % potnikov prepeljanih z naslova komercialnih voženj, kot so npr. agencijski vlaki. Delež storitev v okviru OGJS se v letu 2024, v primerjavi z letom 2023, praktično ni spremenil.

Tabela 4: Delež prepeljanih potnikov z naslova OGJS in komercialnih voženj v letu 2024

	OGJS	Komerc.	skupaj
Notranji promet	90,1%	1,07%	91,71%
Mednarodni promet	8,6%	0,23%	8,29%
skupaj	98,7%	1,3%	100,00%

Vir: SŽ-Potniški promet

Tabela 5: Delež opravljenega dela (v potniških km) z naslova OGJS in komercialnih voženj v letu 2024

	OGJS	Komerc.	skupaj
Notranji promet	78,39%	0,19%	70,86%
Mednarodni promet	20,81%	0,61%	29,13%
skupaj	99,2%	0,8%	100%

Vir: SŽ-Potniški promet

Za razliko od tovornega prometa, kjer beležimo večletni trend rasti prepeljanega blaga in obsega opravljenega dela, je bilo v potniškem prometu od leta 2015 pa do 2018 naprej zaznati trend padanja števila prepeljanih potnikov in s tem tudi obsega opravljenega dela na omrežju JŽI Republike Slovenije. V letu 2019 se situacija izboljšala, nato pa zaradi posledic epidemije COVID-19 spet poslabšala. Trend

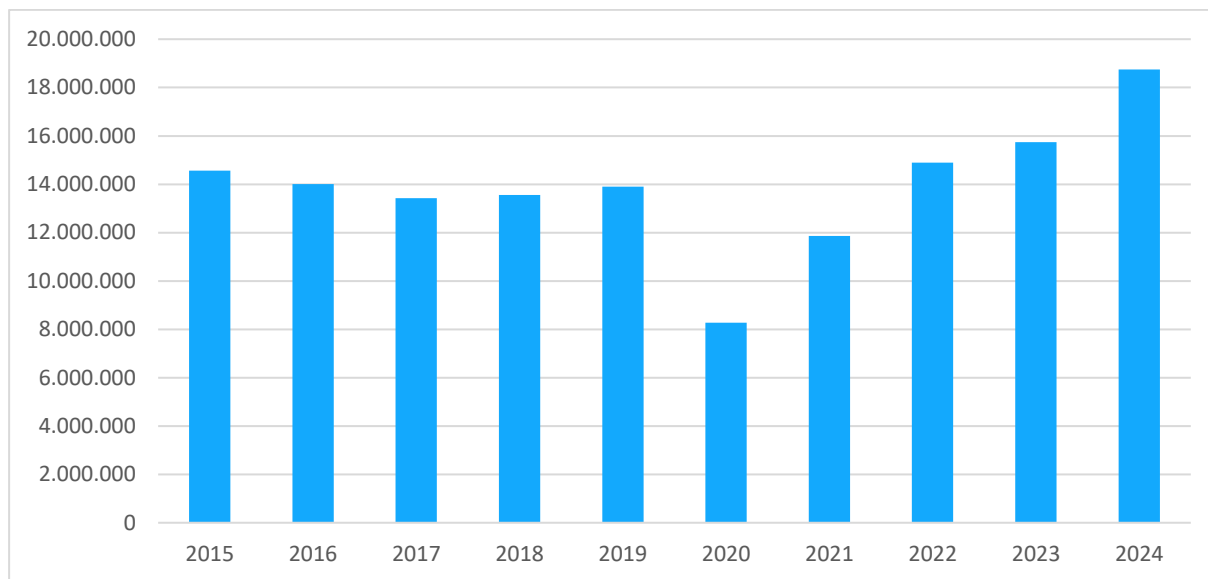


AKOS

AGENCIJA ZA KOMUNIKACIJSKA
OMREŽJA IN STORITVE
REPUBLIKE SLOVENIJE

rasti se je vrnil leta 2021 in se nadaljeval tudi v letu 2022, 2023 ter 2024, in sicer tako v potniških kilometrih, kot tudi v številu prepeljanih potnikov. V primerjavi z letom 2023 je število prepeljanih potnikov naraslo za 19 odstotkov, in sicer je bilo potnikov v letu 2023 prepeljanih 15.748.649, v letu 2024 pa 18.741.830.

Graf 5: Gibanje števila prepeljanih potnikov 2015 – 2024 (v mio)



Vir: AKOS

1.5. Analiza realizacije dodeljenih vlakovnih poti¹

V letu 2024 je agencija nadaljevala s spremljanjem dodeljevanja vlakovnih poti vsem prevoznikom in z izdelovanjem mesečnih analiz realizacije dodeljenih vlakovnih poti. Glavni namen teh analiz je ugotavljanje izkoriščenosti infrastrukturnih zmogljivosti ter skrb za zagotavljanje enakopravnega dostopa do JŽI vsem prevoznikom. Analize agencije so pokazale, da je bila izkoriščenost JŽI v letu 2024 slabša v primerjavi z letom 2023. Podatki, navedeni v nadaljevanju, na splošno prikazujejo povečano število odpovedi dodeljenih vlakovnih poti, vendar pa ne gre spregledati dejstva, da je upravljavec JŽI v letu 2023 uvedel ukrepe za izboljšanje urejenosti prometa tovornih vlakov, ki med drugim previdevajo, da se zamuda vlaka na izhodni postaji omeji na maksimalno 12 ur. Zato morajo prevozniki vlakovno pot s takšno zamudo odpovedati in naročiti novo vlakovno pot. To posledično pomeni povečano število odpovedanih vlakovnih poti. Po mnenju agencije takšna praksa navidezno skrajšuje zamude, po drugi strani pa povečuje število odpovedi vlakovnih poti in naročil ad-hoc vlakov, kar izkazuje nerealno sliko izkoriščenosti infrastrukture. Pojavi se tudi vprašanje ustreznosti zaračunavanja režima učinkovitosti. Na to je agencija opozorila upravljavca. Upravljavec je v odgovoru agencije navedel, da se zaveda posledičnega večjega števila odpovedi in ad-hoc vlakov, kar pa, po njegovem prepričanju ne izkrivlja slike o izkoriščenosti infrastrukture, saj je ta prikazana na osnovi končne realizacije. Pri zaračunavanju zamud v režimu učinkovitosti, pa, po prepričanju upravljavca, večje zamude nimajo vpliva, saj je plačilo za zamude omejeno na 300 minut.

¹ Če prevoznik vlakovne poti na določen dan ne bo uporabil, mora za ta dan vožnjo vlaka odpovedati v predpisanem roku. Če vožnje vlaka ne odpove v predpisanem roku, prevoznik plača nadomestilo nerealizirane dodeljene vlakovne poti.

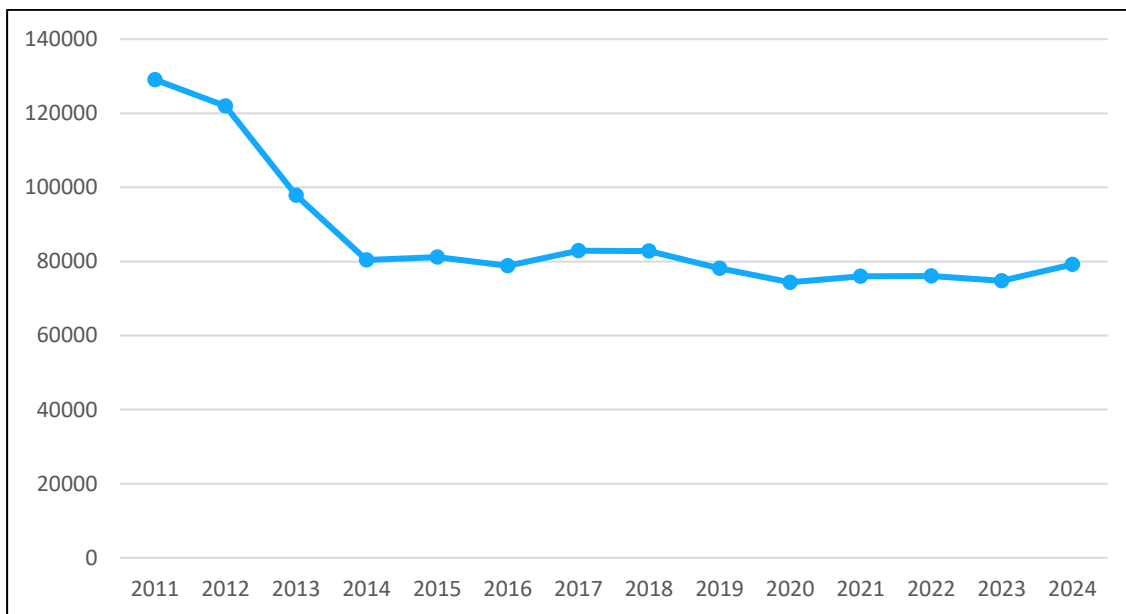


1.5.1. Realizacija dodeljenih vlakovnih poti prevoznikom v tovornem prometu

V letu 2024 agencija ugotavlja, za približno 6 odstotnih točk, povečanje dodeljenih vlakovnih poti prevoznikom v tovornem prometu v primerjavi z letom 2023.

Iz grafa št. 6, ki prikazuje število dodeljenih vlakovnih poti prevoznikom v tovornem prometu, je razviden močan upad dodeljenih vlakovnih poti v letu 2014 in to kljub temu, da so prevozne storitve v tem obdobju izvajali le trije prevozniki, SŽ-Tovorni promet, Rail Cargo Austria in Adria Transport. To kaže na dejstvo, da so prevozniki naročali bistveno večje število vlakovnih poti, kot so jih dejansko potrebovali. Kljub temu, da pri prepeljanem blagu ter obsegu opravljenega dela v tovornem prometu beležimo večletni trend rasti in kljub temu, da so na trg vstopili novi prevozniki, število dodeljenih vlakovnih poti v obdobju od leta 2014 do leta 2024 ostaja na približno enakem nivoju. To pomeni, da so prevozniki prilagodili naročanje vlakovnih poti dejanskim potrebam, kar se kaže v boljši izkoriščenosti JŽI.

Graf 6: Število dodeljenih vlakovnih poti prevoznikom v tovornem prometu v obdobju 2011-2024:



Vir: AKOS

Kljub nekoliko optimalnejši izkoriščenosti JŽI v zadnjih nekaj letih pa agencija še vedno ugotavlja velik delež odpovedanih vlakovnih poti, ki je zadnja tri leta v trendu povečevanja. Delež nerealiziranih oz. predvsem odpovedanih vlakovnih poti je v letu 2024 znašal 45 % in se je, v primerjavi z letom 2023 povečal za 3 odstotne točke.

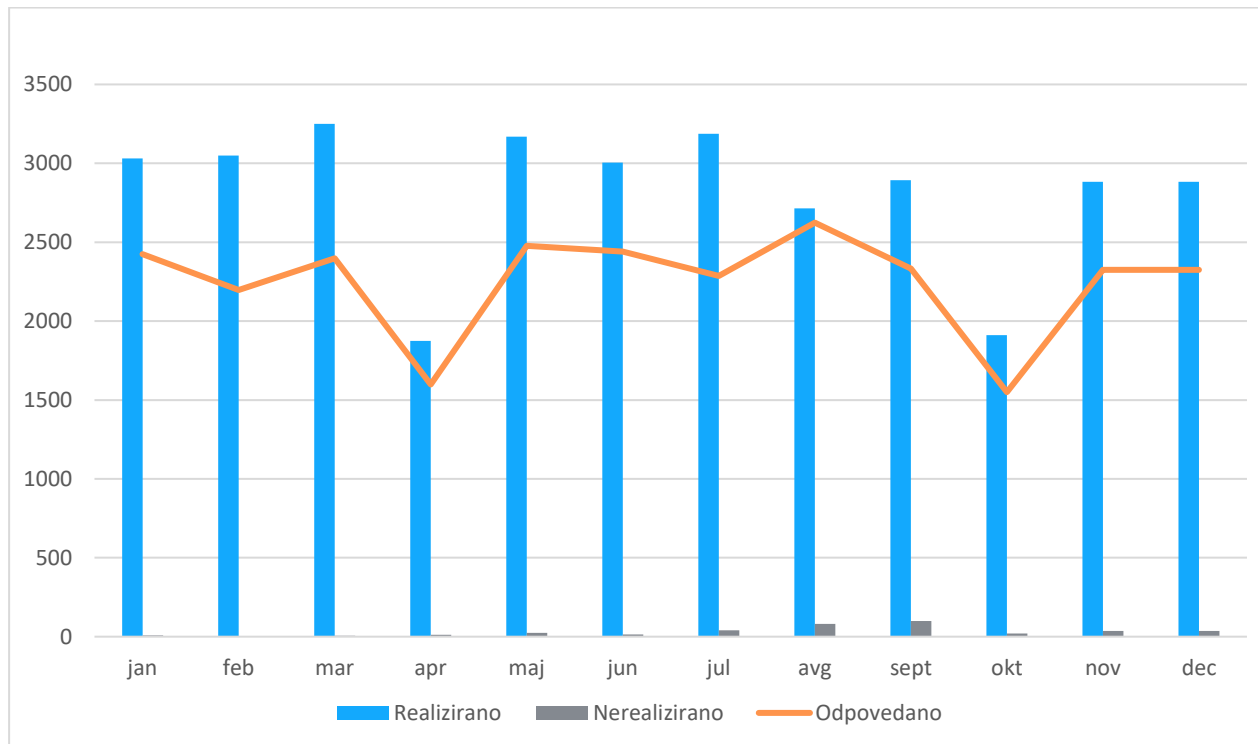
Prevozniku SŽ-Tovorni promet je bilo v letu 2024 dodeljenih praktično enako vlakovnih poti, kot v letu 2023. V letu 2024 jih je realiziral manj, in sicer 55 %, v letu 2023 pa 57 %. Nerealiziranih vlakovnih poti je v letu 2024 imel v višini 0,62 %, v letu 2023 pa 0,35 %. Odpovedanih vlakovnih poti je imel v letu 2024 v višini 44 %, v letu 2022 pa 42 %.



AKOS

AGENCIJA ZA KOMUNIKACIJSKA
OMREŽJA IN STORITVE
REPUBLIKE SLOVENIJE

Graf 7: Realizacija dodeljenih vlakovnih poti prevoznika SŽ-Tovorni promet v I. 2024:



Vir: AKOS

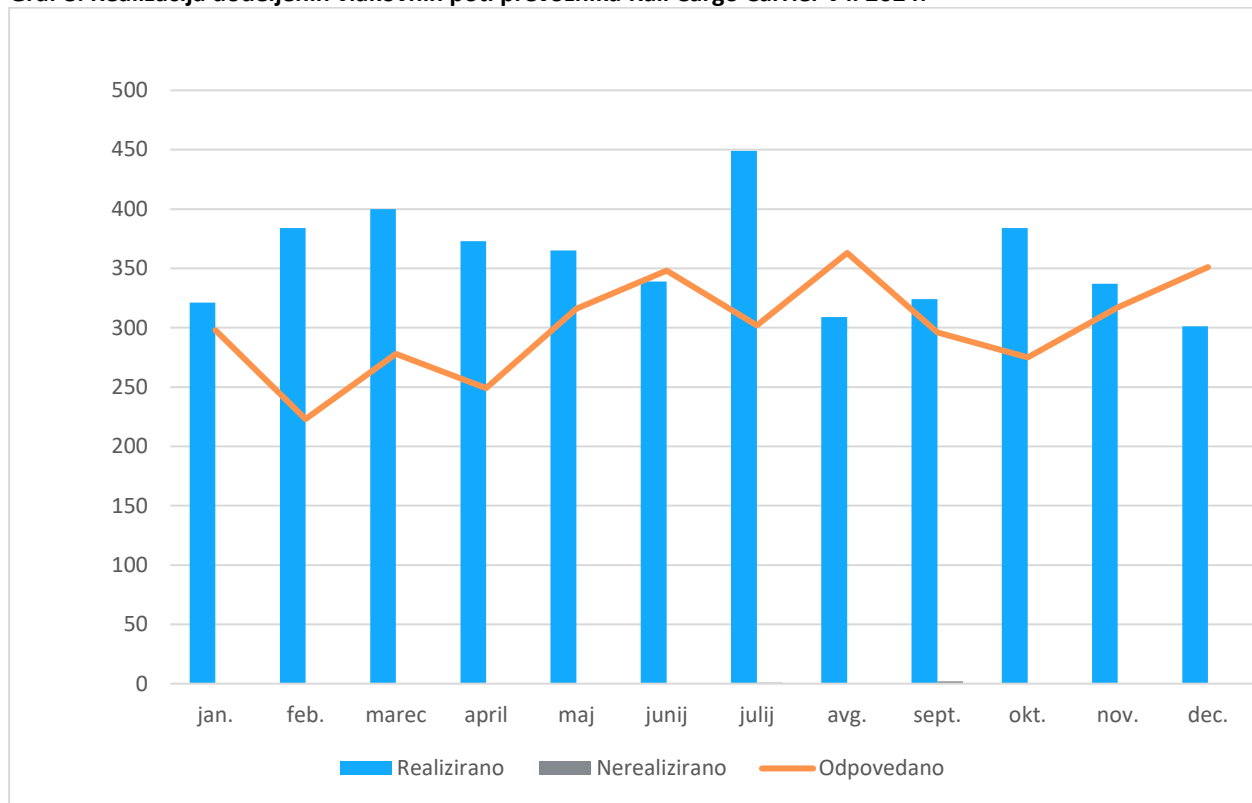
Prevozniku Rail Cargo Carrier je bilo v letu 2024 dodeljenih več vlakovnih poti kot v letu 2023, in sicer za ca. 18 odstotnih točk. Število odpovedanih vlakovnih poti prevoznika Rail Cargo Carrier v letu 2024 predstavlja 46 % delež vseh njemu dodeljenih vlakovnih poti. V primerjavi z letom 2023 je to razmerje poslabšal, saj je v tem letu imel odpovedanih vlakovnih poti v višini 35 %. Nerealizirane vlakovnih poti pa so tako v letu 2024, kot tudi v 2023 znašale pod 1 %.



AKOS

AGENCIJA ZA KOMUNIKACIJSKA
OMREŽJA IN STORITVE
REPUBLIKE SLOVENIJE

Graf 8: Realizacija dodeljenih vlakovnih poti prevoznika Rail Cargo Carrier v I. 2024:

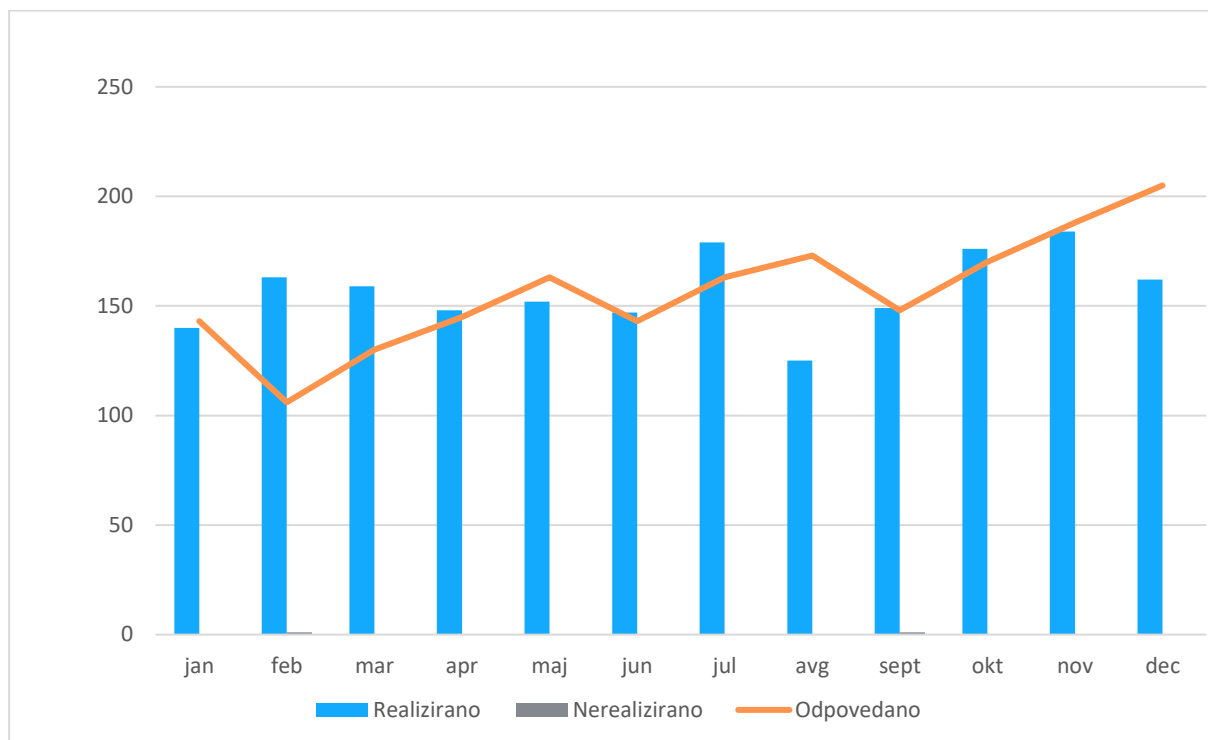


Vir: AKOS

Analiza realizacije dodeljenih vlakovnih poti prevozniku Adria Transport izkazuje, da je prevoznik v letu 2024 odpovedal 50 % vlakovnih poti (v letu 2023 pa 44 %). Podatki torej kažejo, da prevoznik naroča bistveno večje število vlakovnih poti, kot jih dejansko potrebuje. Nerealiziranih vlakovnih poti je imel v letih 2024 in 2023 pod 1 %.



Graf 9: Realizacija dodeljenih vlakovnih poti prevoznika Adria Transport v I. 2024:



Vir: AKOS

Prevoznik In Rail je v letu 2024 realiziral 53 % dodeljenih vlakovnih poti. Približno enako (52,5 %) jih je realiziral v letu 2023. Prevoznik PKP Cargo International SI je v letu 2024 realiziral 48 % vlakovnih poti, v letu 2023 pa 56 %, kar pomeni, da je realizacijo bistveno poslabšal. Nerealiziranih vlakovnih poti praktično nima. Poleg navedenega je prevoznik v letu 2024, v primerjavi z letom 2023, povečal število odpovedanih vlakovnih poti, in sicer je slednjih imel v letu 2024 52 %, v letu 2023 pa 43,7 %.

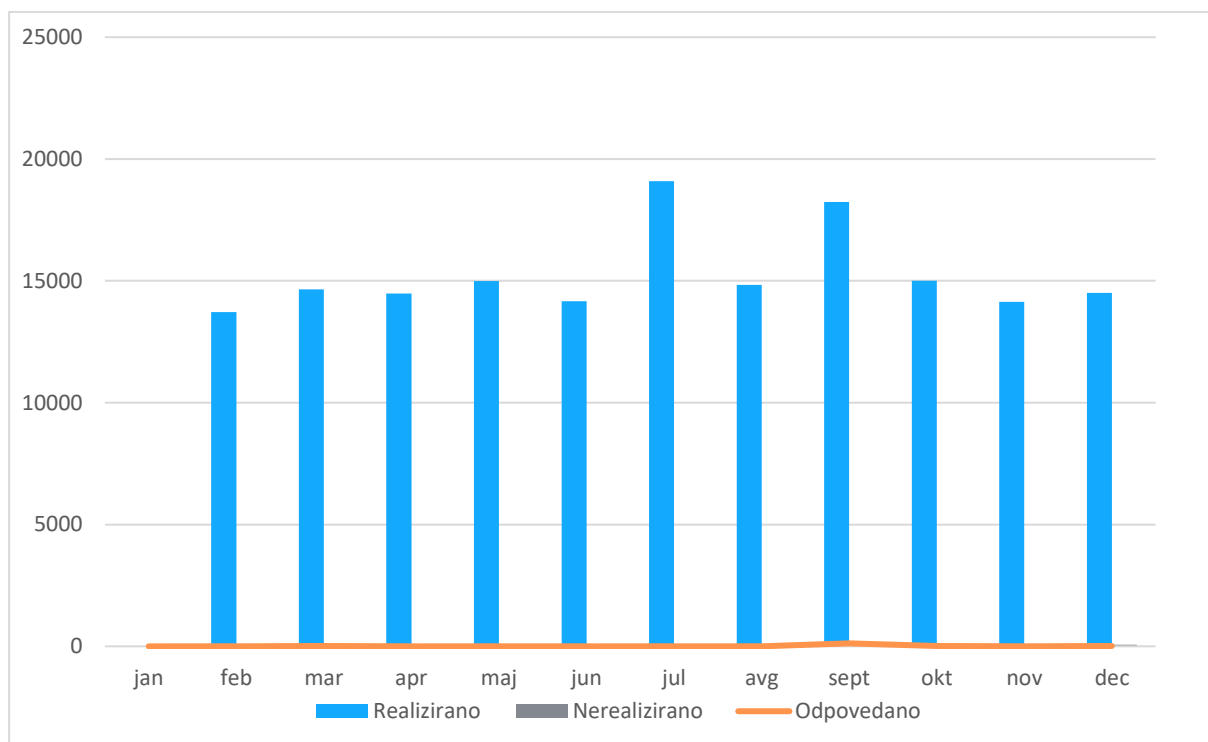
Prevoznik Ten Rail je v letu 2024 odpovedal 34,6 % dodeljenih vlakovnih poti, kar je boljše od leta 2023, ko jih je odpovedal v višini 39,6 %.



1.5.2. Realizacija dodeljenih vlakovnih poti prevoznika v potniškem prometu

Za razliko od železniškega tovornega prometa, kjer se pojavlja velik delež odpovedanih vlakovnih poti, pa analize realizacije dodeljenih vlakovnih poti v železniškem potniškem prometu izkazujejo občutno boljše stanje, saj je delež nerealiziranih in odpovedanih vlakovnih poti izredno nizek in praktično ne dosega niti 1 %. Glavni razlog za nizek delež nerealiziranih in odpovedanih vlakovnih poti je v dejstvu, da se storitve prevoza potnikov v največjem obsegu opravljajo iz naslova izvajanja obvezne gospodarske javne službe prevoza potnikov v notranjem in čezmejnem regijskem železniškem prometu.

Graf 10: Realizacija dodeljenih vlakovnih poti prevoznika SŽ-Potniški promet v I. 2024:



Vir: AKOS



AKOS

AGENCIJA ZA KOMUNIKACIJSKA
OMREŽJA IN STORITVE
REPUBLIKE SLOVENIJE

1.6. Uporabnina za dostop na javno železniško infrastrukturo

Prevozniki v železniškem prometu so zavezani plačevati uporabnino za dostop na JŽI. Z rednim mesečnim pregledom poročil o zaračunani uporabnini agencija spremlja, če je bila uporabnina vsem prevoznikom v železniškem prometu zaračunana enakopravno in v skladu z veljavno metodologijo.

Večina uporabnine za minimalni paket storitev dostopa do javne železniške infrastrukture (minimalni paket), v višini 52 %, je bila pobrana s strani prevoznikov v tovornem prometu. S strani prevoznika v potniškem prometu je bilo v letu 2024 pobrane uporabnine za minimalni paket v višini 48 %. Od celotne pobrane uporabnine predstavlja uporabnina minimalnega paketa 87 %.

V letu 2023 je upravljavec javne železniške infrastrukture, na podlagi nove metodologije za izračun uporabnine, pričel zaračunavati tudi uporabnino za dostop do infrastrukture, ki povezuje objekte za izvajanje železniških storitev in pa za dodatne ter pomožne storitve, kot tudi za storitve znotraj objektov potrebnih za izvajanje železniških prevoznih storitev. Uporabnina za te storitve je v letu 2024 predstavljala 11 % celotne uporabnine.



2. Odločanje agencije v upravnem postopku

Agencija je v letu 2024 zaključila štiri inšpekcijske postopke in dva upravna postopka.

V prvem postopku inšpekcijskega nadzora je agencija (1) ugotavljala nepravilnosti pri zaustavitvi vlaka prevoznika PKP Cargo International, d.o.o. dne 9.9.2023, (2) preverjala izpolnjevanje obveznosti upravljavca javne železniške infrastrukture, SŽ-Infrastruktura, d.o.o., glede sodelovanja z upravljavcem objekta za izvajanje železniških storitve Luke Koper, d.d., z namenom zagotavljanja učinkovite vožnje vlakov v objekte za zagotavljanje železniških storitev ter (3) preverjala zagotavljanje pravice prevoznikov Evropske unije do dostopa do javne železniške infrastrukture pod preglednimi pogoji z namenom opravljanja vseh vrst železniškega tovornega prometa.

V drugem postopku inšpekcijskega nadzora preverjala izpolnjevanje obveznosti iz 15.i. člena Zakona o železniškem prometu (Uradni list RS, št. 99/15 – uradno prečiščeno besedilo, 30/18, 82/21, 54/22 – ZUJPP in 18/23 – ZDU-10, v nadaljevanju: ZZelP), ki med drugim določa, da upravljavec objektov za izvajanje železniških storitev (Luka Koper, d.d.) prevoznikom Evropske unije na nediskriminatoren način zagotavlja dostop do objektov, navedenih v četrtem odstavku 15.d člena tega zakona, vključno z dostopom do železniških tirov in storitev, ki se izvajajo v teh objektih. V tem postopku je agencija pregledala pravila za sprejem vagonov posameznih vlakov na industrijske tire, pravila za sprejem, če vlak posameznega prevoznika v železniškem prometu iz kakršnega koli razloga zamuja ter način, kako so prevozniki v železniškem prometu in upravljavec infrastrukture seznanjeni s temi pravili ter na kakšen način je o zamudah vlakov obveščena zavezanca. V postopku nadzora se je preveril tudi plan in realizacija na avtomobilskem terminalu v obdobju od 9.9.2023-11.9.2023.

V tretjem upravnem postopku je agencija na podlagi tretjega odstavka 18.d člena ZZelP po uradni dolžnosti uvedla postopek ugotavljanja morebitnega diskriminatornega ravnanja prevoznika SŽ-Tovorni promet d.o.o. ter upravljavca javne železniške infrastrukture, SŽ-Infrastruktura, d.o.o. pri izvajanju dodatnih železniških storitev na postaji Dobova, in sicer v zvezi z interventnim naročilom prevoznika Rail & Sea d.o.o. pri premiku šestih vagonov vlaka št. 49860 v delavnico družbe SŽ-VIT, d.o.o., dne 11.01.2024.

Četrty postopek inšpekcijskega nadzora se je nanašal na nadzor nad spoštovanjem izvajanja nove točke 7.3 ukrepov upravljavca javne železniške infrastrukture, SŽ-Infrastruktura, d.o.o. za izboljšanje urejenosti prometa tovornih vlakov št. 301-5/2016-1788 z dne 15.3.2024, kjer je določeno, da »mora prosilec za ad-hoc vlakovno pot za namembno postajo Koper tovorna v skrajšanem postopku (od 24 ur do 12 ur pred vožnjo vlaka oziroma 6 ur pred vožnjo vlaka za mednarodne vlakovne poti), pred oddajo naročila ad-hoc vlakovne poti, imeti usklajen in odobren čas dostave in sprejema na industrijske tire Luke Koper, čas pa mora biti upoštevan tudi v Planu dovoza in odvoza vagonov oz. tovorov Luke Koper. Podatki potrditve sprejema na industrijske tire Luke Koper z navedbo datuma in ure morajo biti vpisani v naročilo te ad-hoc vlakovne poti s strani prosilca. V kolikor teh podatkov ni vpisanih v naročilo ad-hoc vlakovne poti se vloga za naročilo ad-hoc vlakovne poti zavrne.« Agencija je v postopku preverila



AKOS

AGENCIJA ZA KOMUNIKACIJSKA
OMREŽJA IN STORITVE
REPUBLIKE SLOVENIJE

naključno izbrane postopke dodeljevanja ad-hoc vlakovnih poti vseh prevoznikov v železniškem tovornem prometu v mesecu aprilu 2024.

V petem postopku, inšpekcijskega nadzora, je agencija izvedla nadzor nad dodeljevanjem ad-hoc vlakovnih poti z namembno postajo Koper tovorna v mesecu maju 2024 v informacijskem sistemu upravljavca javne železniške infrastrukture. Postopek je bil uveden z namenom preverjanja skladnosti postopanja upravljavca javne železniške infrastrukture z obveznostmi iz prvega odstavka 15.b člena Zakona o železniškem prometu. Navedeni člen določa pravico prevoznikov Evropske unije do dostopa do javne železniške infrastrukture pod pravičnimi, nediskriminatornimi in preglednimi pogoji. Med nadzorom je agencija pregledala naključno izbrane postopke dodeljevanja ad-hoc vlakovnih poti za različne prevoznike.

V šestem upravnem postopku, je agencija skladno z novo metodologijo zaračunavanja uporabnine, od upravljavca javne železniške infrastrukture zahtevala letno poročilo o zaračunavanju uporabnine, ki zajema poročilo o razporejanju stroškov in prihodkov iz naslova zaračunavanja uporabnine za poročevalsko leto in poročilo o spremembi metodologije zaračunavanja uporabnine. Agencija je postopku pregleda predmetnega poročila preverjala, ali upravljavec zagotavlja skladnost s prvim pododstavkom prvega odstavka 29. člena direktive (v povezavi z drugim oddelkom četrtega poglavja Direktive 2012/34/EU), kjer je navedeno, da države članice vzpostavijo okvir za zaračunavanje uporabnin, pri čemer upoštevajo neodvisnost upravljanja. Agencija se v predmetnem postopku ni opredeljevala do same vsebine in pravilnosti izračuna uporabnin ampak je preverjala ali upravljavec infrastrukture ustrezno in redno evidentira spremembe procesov navedenih v metodologiji za izračun uporabnine.



AKOS

AGENCIJA ZA KOMUNIKACIJSKA
OMREŽJA IN STORITVE
REPUBLIKE SLOVENIJE

3. Mednarodno sodelovanje

V okviru mednarodnega sodelovanja agencija aktivno sodeluje z Generalnim direktoratom za mobilnost in transport Evropske komisije (DG-MOVE: ENRRB, RMMS, RFC), kot neodvisen regulator s področja železniškega prometa pa je agencija v novembru 2011 postala tudi polnopravna članica združenja IRG-Rail, v okviru katerega predstavniki agencije aktivno sodelujejo v vseh šestih delovnih skupinah.

Na področju spremljanja trga agencija aktivno sodeluje pri pripravi letnega poročila o razvoju evropskega železniškega trga v delovni skupini Market monitoring, v okviru združenja IRG-Rail.

4. Primerjava stanja na trgu v Republiki Sloveniji z drugimi evropskimi državami

Ena izmed temeljnih nalog evropskih železniških regulatorjev je aktivno spremljanje stanja na trgu železniških storitev, saj je poznavanje razmer na trgu ključen predpogoj za učinkovito regulacijo. Skupaj z drugimi evropskimi regulatorji, člani združenja IRG-Rail, je agencija aktivno sodelovala pri pripravi 13. Poročila o spremljanju trga železniških storitev v Evropi. Poročilo zajema leto 2023 ter vključuje podatke iz 31 evropskih držav. Celotno poročilo je objavljeno na spletni strani združenja: <https://irg-rail.eu/irg/documents/market-monitoring/536,2025.html>

Agencija navaja povzetek celotnega poročila, v nadaljevanju pa objavlja nekatere osnovne kazalnike, in sicer glede na zadnje objavljene podatke za leto 2023.

V letu 2023 je inflacija v državah IRG-Rail, kljub zmanjšanju za skoraj 2 odstotni točki v primerjavi z letom 2022, ostala visoka, in sicer v povprečju 7 %. Ti visoki cenovni pritiski in posledično zaostrovanje fiskalne politike so upočasnili gospodarsko dejavnost tudi na področju železniške panoge, predvsem na trgu tovarnega prometa. Po drugi strani pa je povpraševanje potnikov po železniških prevozih naraščalo.

Na trgu potniškega prometa se je število potniških kilometrov v letu 2023 povečalo za 12 %, kar pomeni, da je obseg potniškega prometa presegel raven iz leta 2019.

Na drugi strani je obseg železniškega tovarnega prometa upadel, predvsem zaradi posledic gospodarskega upočasnjevanja, pri čemer so se neto tonski kilometri zmanjšali za 8 % v primerjavi z letom 2022. To je tudi posledica zmanjšanja mednarodnega prometa za 13 %, katerega delež je padel na rekordno nizko raven, in sicer na le 48 %.



AKOS

AGENCIJA ZA KOMUNIKACIJSKA
OMREŽJA IN STORITVE
REPUBLIKE SLOVENIJE

Zneski uporabnine, ki jih pobirajo upravljavci infrastrukture, so se za potniške storitve povečali, za tovarne storitve pa zmanjšali, skladno s spremembami v prometu.

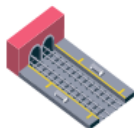
Izdatki upravljavcev infrastrukture so se na kilometer proge v letu 2023 povečali za 19 % v primerjavi z letom 2022. Podatki kažejo, da je bilo več naložb v obnove kot pa v vzdrževanje.

Leta 2023 so prihodki prevoznikov iz potniških storitev preseгли raven iz leta 2022 za 9 %.

4.1. Dolžina železniškega omrežja



232.514 km



Železniško omrežje držav, vključenih v predmetno poročilo, v letu 2023, meri 232.514 km. V zadnjih letih se skupna dolžina prog ni bistveno spreminjala. Skoraj 70 % celotne dolžine prog prihaja iz osmih držav z največjimi omrežji: Nemčije, Francije, Poljske, Italije, Združenega kraljestva, Španije, Švedske in Romunije. Luksemburg ima najkrajše omrežje med vsemi sodelujočimi državami (271 km).

Slovensko železniško omrežje, z dolžino 1.208 km, predstavlja 0,52 % celotnega železniškega omrežja. Za Slovenijo se po dolžini le-tega uvrščajo še Republika severna Makedonija, Kosovo in Luksemburg.

Najdaljše železniško omrežje v Evropi ima Nemčija (38.996 km), najkrajšega pa Luksemburg (271 km). Najgostejše omrežje, glede na velikost države, med državami članicami IRG-Rail, ima Švica, na drugem mestu je Češka, sledi pa ji Belgija. Najmanj gosto omrežje ima Norveška. Če pa upoštevamo gostoto omrežja glede število prebivalcev, pa imajo najgostejše omrežje države Latvija, Estonija, Švedska in Finska.



AKOS

AGENCIJA ZA KOMUNIKACIJSKA
OMREŽJA IN STORITVE
REPUBLIKE SLOVENIJE

4.2. Elektrifikacija železniškega omrežja



57 %



V sodelujočih državah za leto 2023 je elektrificiranega ca. 57 % celotne dolžine železniškega omrežja. Celotno železniško omrežje ima elektrificirano le Švica. Po Evropi se stopnja elektrifikacije železniškega omrežja močno razlikuje – od Švice, kjer je celotno omrežje elektrificirano, do Kosova, kjer celotno omrežje ni elektrificirano. Devet držav ima več kot 70 % elektrificiranega omrežja, pet držav pa manj kot 20 %. Slovenija je s 50 % elektrificiranega svojega omrežja nekoliko pod povprečjem EU. V zadnjih letih se je ta delež postopoma povečeval.

Skupna dolžina elektrificiranega železniškega omrežja EU se od leta 2015 počasi zvišuje, in sicer za 0,4 % na leto.

4.3. Uporabnina za minimalni paket



23,4 milijard
EUR



V okviru minimalnega paketa železniških storitev držav članic združenja IRG-Rail je bilo v letu 2023 za 23,4 milijard EUR pobrane uporabnine, kar je za 4 % več kot v letu 2022, ko je bilo pobranih 22,5 milijard EUR. Približno 90 % od celotne uporabnine za dostop do železniških prog v Evropi izhaja iz potniških storitev. Tako kot v preteklih letih, je bilo tudi tokrat več kot 50 % celotnega evropskega obsega uporabnin ustvarjenega v Nemčiji in Franciji. Ti dve državi skupaj z Združenim kraljestvom, Švico, Italijo, Španijo, Poljsko in Belgijo predstavljajo približno 92 % celotnega obsega prihodkov iz uporabnin. Skupaj so preostale države prispevale približno 8 %.



AKOS

AGENCIJA ZA KOMUNIKACIJSKA
OMREŽJA IN STORITVE
REPUBLIKE SLOVENIJE

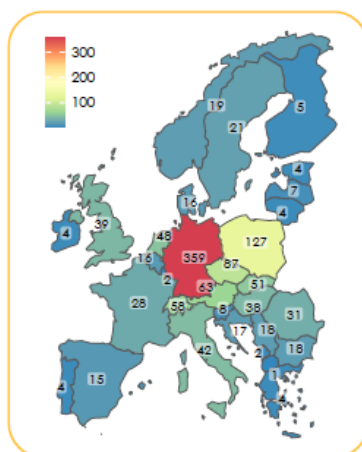
Medtem ko je bila povprečna uporabnina na potniški vlakovni kilometer v letu 2023 5,13 EUR, se ta vrednost med evropskimi državami močno razlikuje. V sedmih državah je bila uporabnina nižja od 1 EUR, v drugih šestih pa višja od 5 EUR, pri čemer je bila v Franciji celo 15,46 EUR na vlakovni kilometer, kar bistveno presega povprečje (5,14 EUR na vlakovni kilometer). Druge države z vrednostmi nad povprečjem vključujejo Litvo (7,94 EUR), Združeno kraljestvo (7,01 EUR), Švico (6,59 EUR), Španijo (6,55 EUR), Grčijo (6,22 EUR) in Nemčijo (5,27 EUR). Te razlike predstavljajo precejšnja neskladja po vsej Evropi.

Po močnem padcu med pandemijo koronavirusa so se prihodki iz uporabnin za potniški promet začeli obnavljati leta 2022 in so z rastjo nadaljevali tudi v letu 2023, ko so bili za 10 % višji kot leta 2019. Tudi prihodki iz tovornega prometa so se nekoliko izboljšali, vendar so leta 2023 ostali 5 % pod ravnijo iz leta 2019.

Med letoma 2019 in 2023 so uporabnine za celotni promet rasle s povprečno letno stopnjo rasti 2,2 %, pri čemer so uporabnine za potniški promet zrasle za 2,5 %, medtem ko so uporabnine za tovorni promet padle za 0,6 %.

Osnovna cena uporabnine minimalnega paketa v Sloveniji za vlakovni kilometer je v letu 2023 znašala 2,01 EUR, dejansko pa je upravljavec prevoznikom zaračunaval 0,70 EUR na kilometer. Upravljavec je namreč izračunano ceno na vlakovni kilometer korigiral s faktorjem 0,35. Cena uporabnine za minimalni paket je torej bila, kljub novi metodologiji za izračun uporabnine, v letu 2023 nižja, kot v letu 2022, ko je znašala 1,133 EUR in je globoko pod povprečjem uporabnin ostalih držav članic združenja IRG-Rail.

4.4. Število prevoznikov v železniškem prometu



Število prevoznikov je pomemben kazalnik razvoja konkurence na trgu prevoznih storitev. Število aktivnih železniških prevoznikov se med članicami močno razlikuje — od enega v Severni Makedoniji do 359 v Nemčiji.



AKOS

AGENCIJA ZA KOMUNIKACIJSKA
OMREŽJA IN STORITVE
REPUBLIKE SLOVENIJE

V večini članic (22) je število aktivnih prevoznikov, ki opravljajo tovarne prevoze, večje od števila prevoznikov, ki opravljajo potniške prevoze. Tovarne storitve je ponujalo 72 % vseh aktivnih železniških prevoznikov, medtem ko je potniške storitve zagotavljala le približno tretjina prevoznikov.

Železniški prevozniki v potniškem sektorju se lahko razvrstijo glede na to ali opravljajo storitve v okviru gospodarske javne službe ali zunaj nje. Vse države so poročale o vsaj enem aktivnem železniškem prevozniku, ki deluje na podlagi pogodbe o gospodarski javni službi, pri čemer je 11 članic navedlo, da potniški promet opravljajo izključno prevozniki, ki opravljajo gospodarsko javno službo. Medtem ko tri države nimajo nobenega prevoznika izven gospodarske javne službe, jih ima 17 več kot enega prevoznika v segmentu t.i. »odprtega dostopa«.

Slovenija spada med države, kjer v letu 2023, v primerjavi z letom poprej, ni prišlo do sprememb števila prevoznikov v železniškem prometu.

4.5. Obseg opravljenega dela v železniškem tovornem prometu



Po zbranih podatkih je bilo v državah članicah IRG-Rail, ki so sodelovale v poročilu v tovornem prometu leta 2023 opravljenih za 800 milijonov vlakovnih kilometrov in 435 milijard neto tonskih km. Železniški tovorni promet je leta 2023 doživel izrazit upad zaradi gospodarskega upočasnjevanja v Evropi. Medtem ko se je število kilometrov, ki so jih opravili tovorni vlaki, zmanjšalo za približno 6 %, so neto tonski kilometri upadli za 8 %, kar predstavlja najnižjo raven v zadnjih petih letih. Upad prometa so zabeležile skoraj vse evropske države, razen treh, pri čemer so se zmanjšanja gibala od 1 % pa vse do več kot 50 % v Estoniji (zaradi trajajoče vojne v Ukrajini) in Grčiji (zaradi hujše železniške nesreče in močne nevihte, ki sta povzročili zaprtje več železniških prog). Zmanjšanja so bila opažena tudi na velikih trgih, kot sta Nemčija (-11 %) in Francija (-17 %), kar je posledica gospodarskih razlogov in strukturnih stroškovnih težav v železniškem tovornem sektorju. Stavka v Franciji v prvi polovici leta 2023 je prav tako močno vplivala na železniški promet, zlasti na tovorni trg.

Vse države so zabeležile upad količine prepeljanega tovora med letoma 2022 in 2023. Največja zmanjšanja so bila opažena v Grčiji (-42 %), na Češkem (-30 %) in v Latviji (-28 %). Najvišje absolutne vrednosti pa so bile zabeležene v Nemčiji (-6 %), na Poljskem (-7 %) in v Avstriji (-6 %). Te tri države predstavljajo skoraj polovico evropskega železniškega tovornega prometa po količini, merjeno v tonah.



AKOS

AGENCIJA ZA KOMUNIKACIJSKA
OMREŽJA IN STORITVE
REPUBLIKE SLOVENIJE

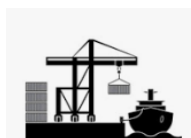
Prihodki železniških prevoznikov iz naslova tovornih storitev so se od leta 2022 do 2023 povečali. Prihodki od tovora so se na vlakovni kilometer povečali za 12 %, na neto tonski kilometer pa za 15 %. Od leta 2022 so prevozniki zvišali cene, da bi nadomestili visok porast stroškov (v povprečju 9 % leta 2022 in 7 % leta 2023). Večina držav je poročala o letni stopnji rasti enotnih prihodkov v razponu od 10 do 15 %, v Estoniji in Srbiji pa je rast celo večinoma dosegla 60 %. Le tri države so zabeležile upad: Bolgarija (-26 %), Portugalska (-4 %) in Švedska (-4 %). V absolutnem smislu so bili prihodki od tovrnega prometa na vlakovni kilometer najvišji v Luksemburgu, baltskih državah, na Madžarskem in v Romuniji. Ta ugotovitev se v zadnjih nekaj letih ni spremenila. Na podlagi neto tonskih kilometrov so bili enotni prihodki v Luksemburgu, Romuniji, na Irskem in v Kosovu precej nad povprečjem.

Povečanje povprečnih prihodkov na vlakovni kilometer je bilo posledica inflacije stroškov v državah z velikim obsegom tovrnega prometa, kot so Poljska (+19 %), Nemčija (+14 %) in Francija (+14 %).

4.6. Tovorni terminali



2.804 tovrnih terminalov



Železniški tovrni terminal je opredeljen kot lokacija, kjer se blago nalaga na vlake in/ali razklada z vlakov. Podatke o tovrnih terminalih in intermodalnih terminalih je poročalo 27 držav.

V letu 2023 je bilo prijavljenih skupno 2.804 tovrnih terminalov. Približno polovica terminalov se nahaja v Nemčiji. Pomembno število terminalov je tudi na Poljskem (676), v Italiji (196), Franciji (179) in na Finskem (145).

Kot podkategorija tovrnih terminalov so intermodalni terminali točke za natovarjanje, kjer se blago pretovarja med različnimi načini prevoza (pomorski, celinski ladijski, cestni, letalski) in železniškim prometom npr. s pomočjo kontejnerjev ali zamenljivih priklopov. Države udeleženke so naštele 598 intermodalnih terminalov.

Intermodalni tovrni promet vključuje prevoz blaga v eni nakladalni enoti (kot je kontejner) z uporabo kombinacije prevoznih načinov: cestnega, železniškega, plovnega ali letalskega prometa. Takšen način ima potencial za optimizacijo prednosti posameznih načinov prevoza glede na njihovo prilagodljivost, hitrost, stroške in okoljske učinke. Medtem ko je cestni promet najbolj prilagodljiv in pogosto najhitrejši ter najcenejši način, drugi načini prevoza, kot sta železniški ali celinski plovni promet, ponujajo boljšo varnost in okoljsko učinkovitost ter lahko zmanjšajo pritisk na prenatrpane ceste. V Evropi je bilo v zadnjem desetletju veliko finančnih prizadevanj za podporo razvoju intermodalnega tovrnega prometa.



AKOS

AGENCIJA ZA KOMUNIKACIJSKA
OMREŽJA IN STORITVE
REPUBLIKE SLOVENIJE

V letu 2023 je skupen obseg intermodalnega tovornega prometa, ki vključuje železnico (podatki iz 18 držav), dosegel 120 milijard tonskih kilometrov. Posledično skoraj tretjina železniškega tovornega prometa predstavlja intermodalni promet. Največji deleži intermodalnega tovornega prometa so bili zabeleženi na Portugalskem (70 %), v Italiji (61 %), Španiji (58 %) in na Norveškem (53 %), kjer se nakladalne enote, ki prispejo v pristanišča, pogosto prevažajo z železnico do intermodalnih terminalov, nato pa z cestnim prometom. Portugalska in Španija sta od leta 2019 povečali delež intermodalnega prometa za 19 oz. 7 odstotnih točk.

Druge države, ki so imele velik porast deleža intermodalnega prometa med letoma 2019 in 2023, so Hrvaška (+17 točk), Litva (+8 točk) in Francija (+6 točk).

Med letoma 2019 in 2023 je 14 držav poročalo o intermodalnih tonskih kilometrih. Obseg intermodalnega prometa je od leta 2019 do 2022 stalno naraščal, v povprečju za 5 % na leto, preden je leta 2023 upadel za več kot 10 %. V primerjavi z letom 2019 je intermodalni promet v letu 2023 še vedno večji, vendar je upad od leta 2022 do 2023 pri intermodalnem prometu bolj izrazit kot pri skupnem železniškem tovornem prometu.

4.7. Obseg opravljenega dela v železniškem potniškem prometu



+ 10 % potniških km



Za leto 2023 je 31 držav poročalo o skupno 3,8 milijarde vlakovnih kilometrov, opravljenih s potniškimi vlaki. To število se je skoraj povrnilo na raven iz leta 2019, pred pandemijo koronavirusa. V primerjavi z letom 2022 je 20 držav poročalo o več opravljenih potniških vlakovnih kilometrih kot v letu 2023.

Na strani povpraševanja je bilo leta 2023 zabeleženih 518 milijard potniških kilometrov, kar predstavlja 12 % povečanje v primerjavi z letom 2022. To odraža močno rast povpraševanja po železniškem potniškem prevozu, ki je celo presegel raven pred pandemijo. Skoraj vse države so poročale o medletni rasti, razen Grčije in Makedonije, kjer je bil železniški promet v letu 2023 močno prizadet zaradi hujše železniške nesreče in silovite nevihte, ki sta povzročili zaprtje več odsekov prog.

Nemčija in Francija sta imeli največji obseg železniška potniška trga s 106 milijardami oziroma 102 milijardami potniških kilometrov, sledijo pa jima Združeno kraljestvo (60 milijard) in Italija (53,8 milijarde). Te štiri države skupaj predstavljajo 62 % celotnega trga. Večina držav je v letu 2023 poročala o povečanju potniškega prometa v primerjavi s prejšnjim letom, skupno povečanje v vseh spremljanih



AKOS

AGENCIJA ZA KOMUNIKACIJSKA
OMREŽJA IN STORITVE
REPUBLIKE SLOVENIJE

državah pa je znašalo 12 %. Največje povečanje potniškega prometa (v potniških kilometrih) sta zabeležili Hrvaška (41 %) in Madžarska (33 %).

V vseh državah, ki so poročale podatke, je v letu 2023 v povprečju prebivalec prepotoval 962 kilometrov, kar je za 12 % več kot v letu 2022. Tako kot v preteklih letih je Švica zabeležila največ potniških kilometrov na prebivalca. Sledile so ji Avstrija, Francija in Švedska. Večina držav je v primerjavi z letom 2022 zabeležila povečanje potniških kilometrov na prebivalca.

Tako kot v letu 2022 je tudi v letu 2023 Francija zabeležila največ potniških kilometrov na vlakovni kilometer, sledile pa so ji Španija, Portugalska in Italija. To je predvsem posledica precej večje zmogljivosti francoskih hitrih vlakov v primerjavi z drugimi evropskimi državami ter velikega deleža teh storitev na francoskem potniškem trgu. Uporaba vlakov z veliko zmogljivostjo je v Franciji spodbujena tudi zaradi visokih ravni uporabnin, ki temeljijo na vlakovnih kilometrih.

Kazalo grafov

Graf 1: Prepeljano blago na območju JŽI RS [mio ton].....	8
Graf 2: Opravljeno delo na območju JŽI RS [mrd ntkm].....	8
Graf 3: Tržni deleži prevoznikov v tovornem prometu na območju JŽI v l. 2022 glede na opravljeno delo [%].....	10
Graf 4: Tržni deleži prevoznikov v tovornem prometu v obdobju 2011-2022.....	10
Graf 5: Gibanje števila prepeljanih potnikov in opravljenega dela v obdobju 2011 - 2022.....	12
Graf 6: Število dodeljenih vlakovnih poti prevoznikom v tovornem prometu v obdobju 2011-2022: .	13
Graf 7: Realizacija dodeljenih vlakovnih poti prevoznika SŽ-TP v l. 2022:	14
Graf 8: Realizacija dodeljenih vlakovnih poti prevoznika RCC v l. 2022:.....	15
Graf 9: Realizacija dodeljenih vlakovnih poti prevoznika ADT v l. 2022:.....	16
Graf 10: Realizacija dodeljenih vlakovnih poti prevoznika SŽ-PP v l. 2022	17

Kazalo tabel

Tabela 1: Izdane licence prevoznikov v železniškem prometu.....	6
Tabela 2: Količina prepeljanega blaga na območju JŽI RS v l. 2022	7
Tabela 3: Obseg opravljenega dela na območju JŽI RS v l. 2022	8
Tabela 4: Delež prepeljanih potnikov z naslova OGJS in komercialnih voženj v letu 2022.....	11
Tabela 5: Delež opravljenega dela (v potniških km) v letu 2022.....	11