

# AKOS

AGENCIJA ZA KOMUNIKACIJSKA  
OMREŽJA IN STORITVE  
REPUBLIKE SLOVENIJE

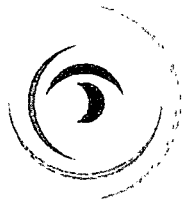
Številka: 3751-1/2019/7

Datum: 19. 7. 2019

Agencija za komunikacijska omrežja in storitve Republike Slovenije izdaja na podlagi 18.d člena Zakona o železniškem prometu (Uradni list RS, št. 99/15 – UPB8 in 30/18) na pritožbo prevoznika v železniškem tovornem prometu družbe Primol-Rail, d. o. o., Grčarevec 5d, 1370 Logatec, ki ga zastopa direktor Matjaž Mesec, v zvezi z odločitvijo upravljavca javne železniške infrastrukture družbe SŽ – Infrastruktura, d. o. o., Kolodvorska ulica 11, 1000 Ljubljana, ki jo zastopa direktor Matjaž Kranjc, glede dodelitve vlakovne poti, naslednjo

## ODLOČBO

1. Pritožbi prevoznika v železniškem tovornem prometu družbi Primol-Rail, d. o. o., Grčarevec 5d, 1370 Logatec **SE UGODI**.
2. Upravljavec javne železniške infrastrukture družba SŽ – Infrastruktura, d. o. o., Kolodvorska ulica 11, 1000 Ljubljana, je nepravilno in diskriminatorno obravnaval prevoznika v železniškem tovornem prometu družbo Primol-Rail, d.o.o., v postopku reševanja njegovih vlog za dodelitev vlakovne poti za določen namen (ad hoc) z dne 10. 6. 2019 za relacijo Dobova (M) – Koper tovorna za vožnjo vlaka dne 13. 6. 2019 in vloge z dne 12. 6. 2019 za relacijo Koper tovorna - Dobova (M) za vožnjo vlaka dne 14. 6. 2019.
3. Upravljavec javne železniške infrastrukture družba SŽ-Infrastruktura, d.o.o., je dolžan v roku 8 dni od vročitve te odločbe prevozniku v železniškem tovornem prometu družbi Primol-Rail, d.o.o., zagotoviti informacije o razpoložljivih prostih vlakovnih poteh na v 2. točki izreka te odločbe navedenih relacijah za naslednjih 15 dni, da bo lahko podal novi vloge za dodelitev vlakovne poti za določen namen (ad hoc), ki bosta nadomestili njegovi vloge z dne 10. 6. 2019 in 12. 6. 2019.
4. Posebni stroški v tem postopku niso nastali.



## Obrazložitev

Agencija za komunikacijska omrežja in storitve Republike Slovenije (v nadaljevanju: agencija) je dne 17. 6. 2019 prejela pritožbo prevoznika v železniškem tovornem prometu družbe Primol-Rail, d. o. o., Grčarevec 5d, 1370 Logatec (v nadaljevanju: Prevoznik), zoper odločitev upravljavca javne železniške infrastrukture družbo SŽ–Infrastruktura, d. o. o., Kolodvorska ulica 11, 1000 Ljubljana (v nadaljevanju: Upravljavec) o zavrnitvi njegove vloge za dodelitev vlakovne poti za določen namen (v nadaljevanju: ad hoc vlakovna pot) z dne 10. 6. 2019 za vožnjo vlaka na relaciji Dobova (M) – Koper tovorna za dne 13. 6. 2019 in vloge z dne 12. 6. 2019 za dodelitev ad hoc vlakovne poti na relaciji Koper tovorna – Dobova (M) za vožnjo vlaka dne 14. 6. 2019. Prevoznik je navedel, da je nov železniški prevoznik na področju Republike Slovenije z veljavno licenco železniškega prevoznika, veljavnim varnostnim spričevalom ter podpisanimi pogodbami z Upravljavcem. Podpisan ima tudi Tehnološki proces dela za postajo Koper tovorna z Luko Koper in z družbo SŽ–Tovorni promet, d. o. o., ki vrši dovoze in odvoze vlakov s področja Luke Koper. Prevoznik je pojasnil, da so bili v zadnjih treh mesecih njegovi zahtevki za dodelitev vlakovnih poti v in iz Kopra vedno zavrnjeni z obrazložitvijo, da je proga preobremenjena, zaradi česar je bilo v mesecu maju 2019 na sestanku med agencijo, Upravljavcem in Prevoznikom ugotovljeno, da so lahko problem redne vlakovne poti. Upravljavec se je zato zavezal, da bo v roku 2-3 tednov naredil analizo stanja, na podlagi katere se bo naknadno odločil, ali je možno z naslednjimi medletnimi spremembami voznega reda omrežja zaprositi za redne vlakovne poti. Kot je pojasnil, z izsledki analize ni bil uradno obveščen, kar po njegovem pomeni, da ima kot prevoznik edino možnost, da zaprosi za ad hoc vlakovno pot. Zato je Upravljavca dne 10. 6. 2019 zaprosil za vlakovno pot Dobova (M) – Koper tovorna, ki pa je bila zaradi prezasedenosti infrastrukture takoj zavrnjena. Po prejemu odgovora je Upravljavca nemudoma seznanil, da se je pripravljeno prilagoditi in vlak prepeljati v skladu z možnostmi na javni železniški infrastrukturi, a je ponovno prejel zavrnitev s pojasnilom, da se mora glede trase dogovoriti s koordinatorjem oziroma z g. Tabor Ivanom. Hkrati mu je bilo pojasnjeno, da še nima podpisanega Tehnološkega procesa dela za postajo Koper tovorna. Upravljavcu je nemudoma dostavil tudi ta dokument, a kljub temu prejel še tretjo zavrnitev z obrazložitvijo, da je proga prezasedena. Zaradi nujnosti izvedbe naročenega posla je njegov naročnik naročil ad hoc vlakovno pot pri drugem prevozniku v železniškem tovornem prometu, ki pa je željeno vlakovno pot v popolnoma istih časovnih okvirjih tudi takoj dobil. Iz navedenega je po mnenju Prevoznika razvidno, da gre za očitno diskriminacijo njega kot prevoznika, pri čemer še doda, da ne držijo niti navedbe Upravljavca, da je proga stalno preobremenjena. V nadaljevanju pritožbe navaja, da je bilo v neformalnih pogovorih z dispečerji in osebjem v Kopru večkrat omenjeno, da je skupni obseg prepeljanih vlakov v zadnjih tednih občutno nižji in da tako ne drži dejstvo, da je proga stalno preobremenjena. V pritožbi zato predlaga, da agencija pridobi podatek o dejansko prepeljanih vlakih tisti dan. Hkrati še zaprosi za uradne podatke o skupnem številu prepeljanih vlakov na progi Divača – Koper - Divača ter za stališče agencije o možnostih dodeljevanja ad hoc vlakovnih poti v dani situaciji, ko govori o 1 ali 2 parih vlakov tedensko v dneh, ki bi bili prilagojeni možnostim na infrastrukturi. Pritožbo zaključuje s prošnjo za stališče agencije glede zahteve Upravljavca, da bi lahko pridobil traso samo v primeru, če jo eden od obstoječih prevoznikov, ki trase ima, le to odpove oziroma mu jo



prepusti. Ob tem še doda, da naj ne bi imel na voljo določenega tira na postaji Koper tovorna, kamor bi lahko pripeljal/odpeljal svoj vlak, saj naj bi bili vsi tiri razporejeni med obstoječe prevoznike. Smatra, da so vse to zadeve, ki jih lahko ureja Upravljavca in ne smejo biti v domeni posameznega prevoznika.

Prosilec za vlakovno pot ima, na podlagi prvega odstavka 18.d člena Zakona o železniškem prometu (v nadaljevanju: ZZelP) pravico vložiti pritožbo pri regulatornem organu, če meni, da je bil nepravilno obravnavan, diskriminiran ali kako drugače oškodovan, še zlasti proti odločitvam upravljavca in prevoznika v železniškem prometu. Ker naloge regulatornega organa na področju trga železniških storitev, na podlagi določil prvega odstavka 18.č člena ZZelP, opravlja agencija, jo je vzela v obravnavo.

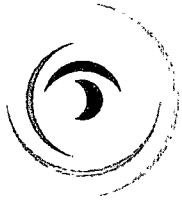
Ob vpogledu v evidenco izdanih licenc in varnostnih spričeval Javne agencije za železniški promet Republike Slovenije agencija ugotavlja, da ima prevoznik od dne 6. 1. 2017<sup>1</sup> veljavno licenco za izvajanje prevoznih storitev v železniškem prometu ter ima za obdobje od 19. 2. 2019 do 18. 2. 2024 veljavno varnostno spričevalo – del A ter za obdobje od 19. 2. 2019 do 18. 2. 2021 veljavno varnostno spričevalo – del B<sup>2</sup>. Na podlagi navedenega agencija ugotavlja, da je prevoznik upravičen subjekt iz prvega odstavka 18.d člena v zvezi z 21. točko prvega odstavka 2. člena ZZelP, ki ima pravico vložiti pritožbo.

Agencija je pritožbo Prevoznika, v smislu 9. člena v zvezi s 138. členom Zakona o splošnem upravnem postopku (Uradni list RS, št. 24/06-UPB2, 105/06-ZUS-1, 126/07, 65/08, 8/10 in 82/13 ; v nadaljevanju: ZUP), posredovala Upravljavcu z dopisom št. 3751-1/2019/3 z dne 18. 6. 2019 ter ga pozvala na izjasnitev in predložitve morebitnih dokazil.

Upravljavca je v odgovoru (dopis št. 10403-2/2018-28 z dne 26. 6. 2019), ki ga je agencija prejela dne 28. 6. 2019, pojasnil, da je kot upravljavca javne železniške infrastrukture odsek Divača – Koper dne 17. 7. 2018 razglasil za preobremenjeno infrastrukturo. V mesecu januarju 2019 je bila s strani neodvisnega zunanjega organa Prometni institut Ljubljana, d. o. o., izdelana »Analiza zmogljivosti progovnega odseka Divača – Koper«, ki je pokazala, da je ta odsek preobremenjen že od leta 2014 naprej, ko njegova izkoriščenost propustne zmogljivosti redno presega 100 odstotkov. Ker ta kazalnik sam po sebi ni pokazal realne slike, saj so bile v preteklosti že izdelane analize izkoriščenosti dodeljenih vlakovnih poti, ki so v določenih primerih pokazale slabo izkoriščenost, čeprav je bilo istočasno z odpovedanimi in nerealiziranimi vlakovnimi potmi realizirano veliko številko nadomestnih ad hoc vlakovnih poti, je Upravljavca v mesecu juniju 2019 izdelal novo analizo, pri kateri je bilo upoštevano skupno število dodeljenih vlakovnih poti, ki predstavljajo 100-odstotno izkoriščenost ob

<sup>1</sup> Dostopno na <http://www.azp.si/pages/si/delovna-podrocja/izdane-licence-spricevala-pooblastila/licence-prevoznikov-v-zelezniskem-prometu.php>.

<sup>2</sup> Dostopno na <http://www.azp.si/pages/si/delovna-podrocja/izdane-licence-spricevala-pooblastila/varnostna-spricevala-prevoznikov-v-zelezniskem-prometu.php>.



optimalni rabi infrastrukture, število odpovedanih in nerealiziranih vlakovnih poti ter število realiziranih ad hoc vlakovnih poti. Za obdobje od meseca januarja 2019 do meseca maja 2019 je ta analiza pokazala 97-odstotno izkoriščenost. Izkoriščenost, nižja od 75 odstotkov, je bila ugotovljena le pri enem prevozniku v železniškem tovornem prometu, ki je že bil pozvan na pojasnitev razlogov za zmanjšano izkoriščenost vlakovnih poti. Prevoznik o izsledkih analize ni bil obveščen, saj želi Upravljavec predhodno pridobiti odgovor prevoznika v železniškem tovornem prometu z nezadostno izkoriščenimi vlakovnimi potmi. Upravljavec je pojasnil, da je bila, kot eden izmed ukrepov na preobremenjeni infrastrukturi, izvedena preusmeritev večine železniškega potniškega prometa na nadomestni avtobusni prevoz, saj je le na ta način lahko bilo zadoščeno povpraševanju prevoznikov v tovornem prometu, ki alternativnih možnosti prevoza nimajo. Zaradi navedenega rednih vlakovnih poti v tekočem voznorednem obdobju ni mogoče pridobiti, bo pa v primeru odpovedi vlakovne poti enega od prevoznikov to vlakovno pot po nediskriminatornih kriterijih dodelil enemu od ostalih prevoznikov v tovornem prometu. Glede naročila Prevoznika ad hoc vlakovne poti z dne 11. 6. 2019 za dan 13. 6. 2019 je v postopku preverjanja ustreznosti naročila ugotovil, da Prevoznik nima izpolnjenih pogojev za dostop do postaje Koper tovorna, ker nima izdelanega in potrjenega Tehnološkega procesa dela, zato je bilo naročilo vlakovne poti zavrnjeno. Potrjeno izjavo o usklajenosti Tehnološkega procesa dela je prejel dne 12. 6. 2019. Šele tako usklajen dokument lahko kot upravljavec dokončno pregleda in potrdi, zaradi česar ima Tehnološki proces dela trenutno v postopku potrjevanja pri odgovornem strokovnem sodelavcu. Upravljavec je nadalje pojasnil, da se sicer lahko izdela analiza dnevnega prometa vlakov na določen dan, vendar pa mu ta ne pomaga pri dodelitvi ad hoc vlakovnih poti, saj so naročila izdana vnaprej, vlakovno pot pa lahko na preobremenjeni infrastrukturi dodeli šele, ko je določena odpovedana oziroma sproščena. Glede na to, da prevozniki vlakovno pot večkrat odpovejo šele tik pred vožnjo vlaka, takih kapacitet ni mogoče vnaprej dodeliti. Z navedenim je bil Prevoznik seznanjen še pred podpisom Pogodbe o dostopu na javno železniško infrastrukturo. V zvezi z navedbami Prevoznika, da je bila za dan 13. 6. 2019, za katerega je Prevoznik dne 11. 6. 2019 naročil vlakovno pot, drugemu prevozniku dodeljena ad hoc vlakovna pot z enakimi parametri, kot jo je naročil Prevoznik, pa je pojasnil, da to ne drži, saj je bila za ta dan na isti relaciji dodeljena ena ad hoc vlakovna pot prevozniku Adria Transport, vendar z drugačnimi časovnimi parametri.

Agencija je Prevozniku, na podlagi 9. člena v zvezi s 138. členom ZUP, z dopisom št. 3751-1/2019/5 z dne 1. 7. 2019 v izjasnitev posredovala odgovor Upravljavca.

Prevoznik je z dopisom z dne 2. 7. 2019, ki ga je agencija prejela dne 3. 7. 2019, odgovoril, da odgovor Upravljavca potrjuje svoje diskriminatorno ravnanje, in sicer je sam potrdil, da je analizo izvedel v mesecu juniju 2019 za preteklo obdobje petih mesecev, kar pomeni, da je njegove zahteve, ki so bile poslane v mesecih april 2019 in maj 2019, zavrnil brez ugotovitve dejanskega stanja glede izkoriščenosti vlakovnih poti. Glede navedb Upravljavca, da novih rednih vlakovnih poti ni mogoče dodeliti v obstoječem voznorednem obdobju, in da so prve spremembe možne šele z voznorednim obdobjem 2019/2020, pa je izpostavil, da Upravljavec ne more že spomladi zablokirati prihod novih

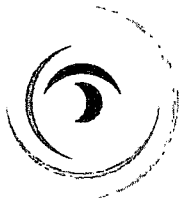


prevoznikov na predpostavkah o obsegu prevoza obstoječih prevoznikov, saj je možno, da se tekom leta obseg prevoza posameznega prevoznika zniža in se s tem sprostijo kapacitete na javni železniški infrastrukturi. Navedbe Upravljavca, da eden ob obstoječih prevoznikov ne dosega zahtevanega praga izkoriščenosti, pa po njegovem mnenju potrjujejo to, da so bile določene kapacitete proste. Prevoznik je v nadaljevanju izpostavil, da mora Upravljavec pri novih zahtevah za ad hoc vlakovne poti upoštevati vse prosilce in ne samo tiste, ki odpovedujejo redno dodeljene vlakovne poti, kar pa ne izvaja. Glede razloga Upravljavca za zavrnitev njegove zahteve z dne 11. 6. 2019 za dodelitev vlakovne poti za dan 13. 6. 2019, pa je izpostavil, da je Upravljavcu dne 12. 6. 2019 posredoval podpisane izjave glede usklajenosti Tehnološkega procesa dela, a kljub temu od dne 13. 6. 2019 do dne 1. 7. 2019 pregled ni bil izveden. Dne 1. 7. 2019 pa je brez kakršnihkoli zadržkov s strani Upravljavca prejel podpisano izjavo o skladnosti Tehnološkega procesa dela za postajo Koper tovorna. Prav tako naj bi bila netočna navedba Upravljavca, da je bila njegova zahteva z dne 13. 6. 2019 zavrnjena zaradi nepregledanega Tehnološkega procesa dela, saj je v odgovoru na zahtevo zapisano, da se zahtevek zavrne zaradi prezasedenosti. Vezano na navedbo Upravljavca, da je drug prevoznik dobil vlakovno pot v drugih časovnih okvirih, pa je pojasnil, da je v drugi zahtevi za dodelitev vlakovne poti Upravljavcu zapisal, da se je pripravljen prilagoditi možnostim, ki jih omogoča javna železniška infrastruktura, a je bil zahtevek kljub temu zavrnjen.

Agencija je v predmetnem postopku najprej preverjala, ali je Upravljavec upravičeno zavrnil prošnji Prevoznika za dodelitvi ad hoc vlakovnih poti na relaciji Dobova (M) – Koper tovorna za vožnjo vlaka dne 13. 6. 2019 in na relaciji Koper tovorna – Dobova (M) za dne 14. 6. 2019. Kot je navedeno v nadaljevanju obrazložitve te odločbe, Upravljavec pri obravnavi predmetnih vlog Prevoznika ni ravnal v skladu z določili ZZelP in Uredbe ter ju je zato neupravičeno zavrnil. Na podlagi navedenega je bilo potrebno pritožbi ugoditi – izrek 1. točke odločbe.

Prevozniki Evropske unije imajo, na podlagi prvega odstavka 15.b člena ZZelP, pod pravičnimi, nediskriminatornimi in preglednimi pogoji pravico dostopa do javne železniške infrastrukture v Republiki Sloveniji z namenom opravljanja vseh vrst železniškega tovornega prometa. Ta pravica vključuje dostop do infrastrukture, ki povezuje pristanišča in druge objekte za izvajanje železniških storitev iz 2. točke Priloge II Direktive 2012/34/EU, ter do infrastrukture, ki jo uporablja ali bi jo lahko uporabljal več kot en končni porabnik.

Agencija je na podlagi tega preverila, ali je Upravljavec pri obravnavi predmetnih vlog ravnal v skladu z navedenimi pogoji. Najprej je ugotavljala, ali je Upravljavec z zavrnitvami zahtev za dodelitev vlakovnih poti nepravilno obravnaval Prevoznika. V ta namen je agencija izdelala analizo števila dejansko prepeljanih vlakov v obdobju od januarja 2019 do junija 2019 ter ločeno še za obdobje od 13. 6. 2019 do 15. 6. 2019. Pri tem je agencija na podlagi mesečnih poročil Upravljavca upoštevala vse vlake, ki so vozili na odseku proge med Divača in Koprom, v obe smeri, vključno s strojnimi in potniškimi vlaki. Glede na »Analizo zmogljivosti progovnega odseka Divača-Koper«, ki jo je izdelal Prometni inštitut Ljubljana, d. o. o. in ki izkazuje prepustno zmogljivost proge 94 vlakov na dan,



agencija ugotavlja, da je v predmetnem obdobju izkoriščenost prepustne zmogljivosti preseгла 100 odstotkov le v februarju 2019, kar je razvidno iz spodnje tabele. Analiza števila prepeljanih vlakov potrjuje navedbe Prevoznika, da je bilo v neformalnih pogovorih z dispečerji in osebjem v Kopru večkrat omenjeno, da je skupni obseg prepeljanih vlakov v zadnjih tednih občutno nižji in da tako ne drži dejstvo, da je proga stalno preobremenjena. Natančna analiza števila vlakov na predmetni progi je v Prilogi 1 te odločbe.

	povprečno št.vlakov/dan	prepustnost proge (vlakov/dan)	% izkoriščenosti
jan. 19	92,16	94	98,04%
feb. 19	95,89	94	102,01%
mar. 19	92,16	94	98,04%
apr. 19	91,87	94	97,73%
maj 19	81,84	94	87,06%
jun. 19	74,93	94	79,72%

Agencija v svojih mesečnih analizah realizacije dodeljenih vlakovnih poti tudi sicer redno ugotavlja veliko število odpovedanih vlakovnih poti, za katere Upravljavec sicer zatrjuje, da so praktično vse nadomeščene z ad hoc vlakovnimi potmi (prešteviličenje vlakov zaradi zamud), vendar agencija ugotavlja, da je število odpovedanih vlakovnih poti bistveno večje od števila ad hoc vlakovnih poti. To dokazuje primerjava med številom odpovedanih vlakov in številom »ad hoc« vlakov v Prilogi 1 te odločbe.

Na podlagi navedenega je torej mogoče sklepati, da se je Upravljavec pri zavrnitvi vloge Prevoznika neupravičeno skliceval na prezasedenost infrastrukture, saj zgoraj navedeni podatki za mesec maj in junij nedvomno izkazujejo, da propustnost proge ni bila v celoti izkoriščena in so mu morale biti na voljo še proste kapacitete. Upravljavec je torej Prevoznika neupravičeno obravnaval, ker mu je arbitrarno zavrnil vlogi.

Upravljavec je dolžan, v skladu z zgoraj navedenim prvim odstavkom 15.b člena ZZelP, Prevozniku zagotoviti nediskriminatorni dostop na javno železniško infrastrukturo, kar se mu omogoča z enakopravno dodelitvijo vlakovne poti. Ker je Prevoznik zaprosil za dodelitev ad hoc vlakovnih poti, je agencija zato v nadaljevanju preverjala, ali je Upravljavec v postopku dodeljevanja ravnal v skladu z določili Uredbe o dodeljevanju vlakovnih poti uporabniki in režimu učinkovitosti na javni železniški infrastrukturi (Uradni list RS, št. 44/16 in 16/19; v nadaljevanju: Uredba). Na podlagi 17. člena Uredbe je upravljavec dolžan pri dodeljevanju ad hoc vlakovnih poti upoštevati načelo, da se vlakovna pot dodeli tistemu, ki prvi zaprosi zanjo, s tem, da se uporabi:

- informativna vlakovna pot, ki v tem času ni v uporabi in je izdelana z elementi, ki ustrezajo



naročilu;

- prosta vlakovna pot iz kataloga razpoložljivih vlakovnih poti;
- elemente vzorčne vlakovne poti ali rednega vlaka, za katerega je vnaprej izdelan vozni red posameznega vlaka s tem, da se vlaku določi novi vozni red posameznega vlaka s koledarjem vožnje in številko izrednega vlaka;
- nova vlakovna pot, ki se izdelava po elementih iz vloge za dodelitev vlakovne poti.

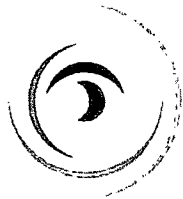
Agencija je v ta namen vpogledala v spletno aplikacijo »ePoti«, ki je namenjena proslcem za naročanje vlakovnih poti (z dodeljenim uporabniškim imenom in geslom)<sup>3</sup>.

Iz Pregleda naročil izhaja, da je Prevoznik (šifra naročnika 1255) dne 10. 6. 2019 ob 13.23 uri oddal vlogo št. 23534 za naročilo ad hoc vlakovne poti na relaciji Dobova (M) (42000) – Koper Tovorna (44361) z odhodom iz mesta Dobova (M) dne 13. 6. 2019 ob 20.00 uri in prihodom na mesto Koper Tovorna dne 14. 6. 2019 ob 2.00 uri. Naročilo je bilo dne 13. 6. 2019 ob 15.16 uri zavrnjeno. Iz podatkov o vlogi, razdelek »Opombe«, izhaja, da je bilo to naročilo s strani Upravljavca večkrat zavrnjeno. Upravljavec je Prevoznika dne 11. 6. 2019 ob 8.29 uri obvestil, da se naročilo zavrača zaradi prezasedenosti infrastrukture, nakar je Prevoznik upravljavca ob 09:49 seznanil, da se lahko naročilo prilagodi možnostmi na javni železniški infrastrukturi, ob 10.19 uri je Upravljavec obvestil Prevoznika, da se naročilo zavrača in da naj uredi s koordinatorjem oziroma z g. Tabor Ivanom. Dne 12. 6. 2019 ob 12.15 uri je Prevoznik podal novo naročilo v skladu z dogovorom z g. Kariž in ga. Kristan. Upravljavec je nato dne 13. 6. 2019 ob 15.16 uri naročilo zavrnil zaradi prezasedenosti infrastrukture. Iz istega razloga je Upravljavec zavrnil tudi vlogo št. 23793, ki jo je Prevoznik oddal dne 12. 6. 2019 ob 12.35 uri za naročilo ad hoc vlakovne poti na relaciji Koper Tovorna (44361) – Dobova (M) (42000) z odhodom iz mesta Koper Tovorna dne 14. 6. 2019 ob 19.00 uri in prihodom na mesto Dobova (M) dne 15. 6. 2019 ob 1.10 uri. Vloga je bila zavrnjena dne 13. 6. 2019 ob 15.17 uri. Poleg tega Pregled naročil potrjuje tudi navedbe Prevoznika, da so bili že predhodno v mesecih april 2019 in maj 2019 njegovi zahtevki za dodelitev vlakovnih poti na relaciji Dobova (M) – Koper Tovorna zavrjnjeni, iz česar je lahko sklepati, da pri zavrnitvi zahteve Prevoznika, ki sta bili vloženi dne 10. 6. 2019 in 12. 6. 2019, ni šlo za enkratno dejanje Upravljavca, ampak gre za ponavljajoče se zavrnitve.

Z namenom preveritve ali je Upravljavec upošteval načelo, da se ad hoc vlakovna pot dodeli tistemu, ki prvi zaprosi zanjo (17. člen Uredbe), je agencija vpogledala tudi v Pregled naročil za prevoznika Adria Transport, d. o. o. (šifra naročnika 3170), kateremu je bila po navedbah Upravljavca edinemu za dan 13. 6. 2019 dodeljena ad hoc vlakovna pot na relaciji Dobova (M) – Koper Tovorna. Iz Pregleda naročil je razvidno, da je prevoznik Adria Transport, d. o. o. dne 13. 6. 2019 ob 9.21 uri oddal vlogo št. 23909 za naročilo vlakovne poti na relaciji Dobova (M) (42000) – Koper Tovorna (44361) z odhodom iz mesta Dobova (M) dne 13. 6. 2019 ob 21.00 uri in prihodom na mesto Koper Tovorna dne 14. 6. 2019 ob 4.00 uri. Vlakovna pot je bila prevozniku Adria Transport, d. o. o., dodeljena dne

---

<sup>3</sup> Dostopno na: <http://ice.slo-zeleznice.si/cipartner/default.asp?Category=E-poti&Service=pregledNarocil>



13. 6. 2019 ob 10.28 uri. Prevoznik Adria Transport, d. o. o., je dne 13. 6. 2019 ob 9.42 uri oddal vlogo št. 23914 za naročilo vlakovne poti na relaciji Koper Tovorna (44361) – Dobova (M) (42000) z odhodom iz mesta Koper Tovorna dne 14. 6. 2019 ob 19.00 uri in prihodom na mesto Dobova (M) ob 0.40 uri. Zaprošena vlakovna pot je bila prevozniku Adria Transport, d. o. o., dodeljena dne 13. 6. 2019 ob 10.28 uri. Za enako vlakovno pot je prevoznik Adria Transport, d. o. o., zaprosil tudi dne 13. 6. 2019 ob 9.44 uri (naročilo št. 23915), le z odhodom iz mesta Koper Tovorna dne 14. 6. 2019 ob 23.00 uri in prihodom na mesto Dobova (M) ob 6.10 uri, ki je bila prav tako prevozniku Adria Transport, d. o. o., dodeljena dne 13. 6. 2019 ob 12.12 uri.

Da sta Prevoznik in prevoznik Adria Transport, d. o. o., naročila isti vlakovni poti, potrjujeta tudi podatka o naročeni vlakovni poti, ki se pri vseh naročilih popolnoma ujemata. Glede navedb Upravljavca, da je bila prevozniku Adria Transport, d. o. o., dodeljena vlakovna pot z drugačnimi časovnimi parametri, agencija ugotavlja, da navedeno ne drži. Oba prevoznika, tako Prevoznik, kot Adria Transport, d. o. o., sta pri vlakovni poti na relaciji Koper Tovorna (44361) – Dobova (M) (42000) kot čas odhoda iz mesta Koper Tovorna navedli dne 14. 6. 2019 ob 19.00 uri (naročilo Prevoznika št. 23793 in naročilo Adria Transport, d. o. o., št. 23914), razlikuje se le čas prihoda na mesto Dobova (M), pri katerem pa gre samo za 30 minut razlike (in sicer Prevoznik je navedel ob 1.10 uri, Adria Transport, d. o. o., pa ob 0.40 uri). Pri naročilu št. 23915 pa je prevoznik Adria Transport, d. o. o., kot čas odhoda iz mesta Koper Tovorna navedel dne 14. 6. 2019 ob 23.00 uri, sicer pa gre za isto vlakovno pot, kot že zaprošeno z naročilom št. 23914.

Iz zgoraj navedenih dejstev nedvomno izhaja, da so bile Upravljavcu na voljo ustrezne proste vlakovne poti. Agencija tako ni mogla slediti navedbam Upravljavca, da je vlogo Prevoznika zavrnil zaradi prezasedenosti infrastrukture, medtem ko je vlogi prevoznika Adria Transport, d. o. o., z istim časom odhoda in na isti vlakovni poti, ugodil. Agencija ugotavlja, da je Upravljavec kršil zgoraj navedeno načelo iz 17. člena Uredbe, ker je vlakovno pot dodelil prosilcu, ki ni prvi zanjo zaprosil. Ob tem pa tudi ni upošteval pogoja nediskriminatorne obravnave prosilcev iz prvega odstavka 15.b člena ZZelP.

Na diskriminatorno obravnavo Prevoznika s strani Upravljavca pa kaže tudi dejstvo, ki je razvidno iz Pregleda naročil za prevoznika Adria Transport, d. o. o., saj ga je Upravljavec ob njegovih drugih naročilih vlakovnih poti (npr. vloga št. 24015 z dne 14. 6. 2019 ob 7.58 uri in vloga št. 24020 z dne 14. 6. 2019 ob 8.30 uri) izrecno seznanil, da je zelena vlakovna pot zasedena in predlagal nov popravljeni vozni red vlaka. Četudi torej Upravljavec vztraja, da je upravičeno zavrnil vlogi Prevoznika št. 23534 in št. 23793 zaradi prezasedenosti infrastrukture, pa glede na odobrene vlakovne poti prevozniku Adria Transport, d. o. o., ne more zatrjevati, da je oba prevoznika obravnaval enako in da ni ravnal diskriminatorno, saj je prevozniku Adria Transport, d. o. o., ko je ta zaprosil za enake vlakovne poti kot Prevoznik, te odobril, še več, vlogo št. 23914 je prevozniku Adria Transport, d. o. o., odobril z istim časom odhoda kot je zanj neuspešno zaprosil Prevoznik. Vlogi št. 23909 in št. 23915 je prevozniku Adria Transport, d. o. o., odobril, čeprav je ta zaprosil samo za eno oziroma samo za širi ure kasnejši odhod. Predtem pa Prevoznika, ki je vlogi oddal tri dni prej, ni pozval k popravljenem voznem redu





vlaka, kot je to v postopku dodelitve drugih vlakovnih poti pozval prevoznika Adria Transport, d. o. o. in to kljub temu, da je Prevoznik Upravljavcu večkrat jasno poudaril, da je pripravljen prilagoditi časovna okna vlakovne poti.

Ob tem pa agencija dodaja, da tudi ne gre spregledati dejstva, da iz opomb k posameznim naročilom vlakovnih poti Prevoznika izhaja, da so ta bila zavrjnena zaradi prezasedenosti infrastrukture, Upravljavec pa je v tem postopku zatrjeval, da so ta bila zavrjnena, ker je v postopku preverjanja ustreznosti naročila ugotovil, da Prevoznik nima izpolnjenih pogojev za dostop do postaje Koper tovarna, ker nima izdelanega in potrjenega Tehnološkega procesa dela. Tako Upravljavec kot Prevoznik sta potrdila, da je Upravljavec potrjeno izjavo o usklajenosti Tehnološkega procesa dela prejel dne 12. 6. 2019. Glede na dejstvo, da iz Pregleda naročil izhaja, da so bili že predhodno v mesecih april 2019 in maj 2019 zahtevki Prevoznika za dodelitev vlakovnih poti na relaciji Dobova (M) – Koper tovarna zavrjnjeni, pri čemer pa Upravljavec Prevoznika ni opozoril, da nima usklajenega Tehnološkega procesa dela za postajo Koper tovarna, je možno sklepati, da je Upravljavec to dejstvo namerno spregledal in Prevoznika na to ni opozoril. Na podlagi navedenega je torej mogoče sklepati, da Upravljavec namerno želi preprečiti vstop Prevozniku na trg železniških prevoznih storitev, ko mu zavrača vloge za dodelitev vlakovne poti.

Agencija je v nadaljevanju postopka ugotavljala, ali je proga med Divačo in Koprom, ki jo je Upravljavec razglasil za preobremenjeno infrastrukturo dejansko izkoriščena v okviru njene propustnosti ter preverila, ali Upravljavec izvaja vse predpisane ukrepe za njeno učinkovito izkoriščenost. Pri tem je posebno pozornost namenila analizi izkoriščenosti dodeljenih vlakovnih poti in zagotavljanju prostih kapacitet, zlasti na račun že dodeljenih vlakovnih poti, ki so neustrezno izkoriščene.

Na podlagi spodaj navedene analize števila vlakov v obdobju med 13. 6. 2019 in 15. 6. 2019, ki temelji na podatkih Upravljavca o realizaciji dodeljenih vlakovnih poti za mesec junij 2019, agencija ugotavlja, da je po predmetni progi dne 13. 6. 2019 v obe smeri dejansko peljalo skupno 105 vlakov, kar presega ugotovljeno propustno zmogljivost proge s strani Prometnega inštituta Ljubljana, d. o. o.. Ob tem pa ne gre zanemariti dejstva, da je prevoznik Adria Transport, d.o.o., zahtevano vlakovno pot dobil, da pa je bila Prevozniku zavrjnena, kljub temu, da je večkrat navedel, da se je časovno pripravljen prilagoditi danim razmeram.

	število vlakov v obe smeri			
	tovorni	strojni	potniški	skupaj
13.6.2019	74	25	6	105
14.6.2019	70	17	7	94
15.6.2019	61	23	6	90

Upravljavec je, na podlagi drugega odstavka 6. člena Uredbe, dolžan zagotoviti učinkovito



izkoriščenost javne železniške infrastrukture, vozni red omrežja pa pripravi v skladu z optimalno izrabo virov s strani prosilcev in optimalno izkoriščenostjo javne železniške infrastrukture. Na tej podlagi je torej Upravljavec dolžan izvajati ukrepe, ki zagotavljajo učinkovito in optimalno izkoriščenost javne železniške infrastrukture. V zvezi z zagotavljanjem ustrezne izkoriščenosti pa so Upravljavcu naložene tudi določene obveznosti v 32. členu Uredbe.

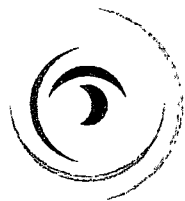
Na podlagi prvega odstavka 32. člena Uredbe lahko upravljavec prosilcu odvzame vlakovno pot, če jo je prosilec v neprekinjenem obdobju najmanj enega meseca izkoristil manj kot 30 odstotkov od odobrene možnosti uporabe. Ker je proga med Divačo in Kopro m razglašena za preobremenjeno infrastrukturo, mora upravljavec prosilcu, skladno z drugim odstavkom tega člena, odvzeti vlakovno pot, če je prosilec dodeljeno vlakovno pot na preobremenjeni javni železniški infrastrukturi izkoristil v obdobju najmanj enega meseca manj kot 75 odstotkov od odobrene možnosti uporabe. Prosilec pa lahko, skladno s tretjim odstavkom tega člena, dokaže, da je zmanjšanje uporabe vlakovne poti posledica neekonomskih razlogov, na katere nima vpliva ter se mu jo zato ne odvzame.

Agencija je prepričana, da v primeru, da je določena vlakovna pot v daljšem obdobju (konkretno v obdobju treh mesecev) izkoriščena manj kot 10 odstotno, zagotovo ne more iti za neekonomske razloge. Agencija pri izdelavi mesečnih analiz realizacije vlakovnih poti že ves čas ugotavlja, da si prosilci naročajo večje število vlakovnih poti, kot jih dejansko potrebujejo, kar izkazuje nerealno stanje uporabe (zasedenosti) javne železniške infrastrukture.

Upravljavec v odgovoru na pritožbo Prevoznika navaja, da je pri enem prevozniku v železniškem tovornem prometu ugotovil izkoriščenost vlakovnih poti nižjo od 75 odstotkov in ga pozval za pojasnitev razlogov za zmanjšano izkoriščenost. Vendar pa agencija, na podlagi prejetih mesečnih analiz izkoriščenosti vlakovnih poti, ugotavlja izkoriščenost vlakovnih poti nižjo od 75 odstotkov pri vseh treh prevoznikih, ki izvajajo storitve prevoza blaga na tej progi in to ne le v obdobju enega meseca, pač pa v obdobju treh zaporednih mesecev. Primeri takšnih vlakovnih poti v obdobju od januarja 2019 do marca 2019 so podani v spodnjih tabelah. Zaradi varovanja poslovno občutljivih podatkov agencija v tej odločbi ne navaja nazivov prevoznikov, pač pa jih imenuje s številkami.

Prevoznik "1":

št. vlaka	izkoriščenost v %		
	januar	februar	marec
42020	64,52	71,43	74,19
42021	51,61	67,86	51,61
43400	72,22	56,25	44,44
43401	66,67	56,25	58,82
43600	38,46	33,33	25,93
43601	51,61	53,57	61,29



## Prevoznik "2":

št. vlaka	izkoriščenost v %		
	januar	februar	marec
41930	6,45	10,71	3,23
41931	3,23	0,00	0,00
43404	33,33	25,00	62,50
43405	12,50	44,44	60,00
45444	22,22	62,50	66,67

## Prevoznik "3":

št. vlaka	izkoriščenost v %		
	januar	februar	marec
41443	60,00	50,00	25,00
41444	75,00	50,00	25,00
47912	42,86	58,33	53,85
47913	21,43	25,00	7,69

Na podlagi teh podatkov je torej mogoče sklepati, da se pri vseh prevoznikih pojavljajo vlakovne poti za odvzem in bi torej bile na voljo Upravljavcu za uvrstitev v katalog razpoložljivih vlakovnih poti. Upravljavec je namreč dolžan, na podlagi tretjega odstavka 10. člena Uredbe, po izdelavi voznega reda omrežja proste kapacitete objaviti v katalogu razpoložljivih vlakovnih poti, ki so na razpolago prosilcem v postopku naročanja za ad hoc vlakovne poti.

Upravljavec v svojem odgovoru na pritožbo Prevoznika navaja, da lahko na preobremenjeni infrastrukturi dodeli vlakovno pot šele, ko je določena odpovedana oziroma sproščena. Glede na to, da prevozniki vlakovno pot večkrat odpovejo šele tik pred vožnjo vlaka, takih kapacitet ni mogoče vnaprej dodeliti. Upravljavec namreč v Programu omrežja v točki 6.4.2 (NADOMESTILO ZA ZAKASNELE ODPOVEDI) določa, da »če je odpoved vlakovne poti, dodeljene v postopku za nov vozni red omrežja ali v postopku njegovih medletnih sprememb, izvršena do šest ur pred voznorednim načrtovanim odhodom vlaka, se nadomestilo ne zaračunava. S tem se spodbuja prevoznike, da pravočasno načrtujejo realizacijo naročenih vlakovnih poti.«. Agencija je Upravljavca na problem prepoznih odpovedi vlakovnih poti brez posledic s strani prosilcev že večkrat opozorila, nazadnje na sestanku med njim in agencijo dne 25. aprila letos, vendar je Upravljavec do sedaj zagovarjal stališče, da so pozne odpovedi vlakovnih poti prosilcem omogočene zaradi zamud, ki nastajajo na omrežju sosednjih upravljavcev infrastrukture ter, da mu to ne predstavlja problemov pri načrtovanju voženj vlakov.

Na podlagi navedenega agencija ugotavlja, da Upravljavec ne izvaja vseh aktivnosti, da bi dosegel učinkovito in optimalno izkoriščenost javne železniške infrastrukture ter s tem zagotavljal proste vlakovne poti in ne daje vsem prosilcem na voljo informacij o razpoložljivih vlakovnih poteh. Prav

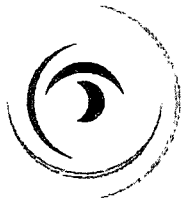


tako je bilo nedvomno ugotovljeno, da je v postopku obravnave vlog za dodelitev vlakovnih poti Prevoznika nepravilno in diskriminatorno obravnaval – izrek 2. točke odločbe.

Predmetna pritožba je vložena zoper dodelitev vlakovne poti, zato lahko agencija, na podlagi določil drugega odstavka 18.d člena ZZelP, le potrdi odločitev upravljavca, ali zahteva spremembo njegove odločitve v skladu z navodili. V postopku je bilo nesporno ugotovljeno, da odločitev Upravljavca ni bila pravilna. Ob upoštevanju dejstva, da je termin za dodelitev želenih vlakovnih poti že potekel, agencija ocenjuje, da je ponovno odločanje o zahtevi Prevoznika mogoča le na podlagi nove vloge, saj lahko le Prevoznik, glede na potrebe svojih naročnikov po prevozu, določi nov termin zelene vožnje vlaka. Iz pritožbe in drugih listin in informacij, ki jih je v postopku podal Prevoznik, je mogoče razbrati, da je želja Prevoznika, da v čim krajšem času izvede »prvo« vožnjo vlaka na predmetni relaciji. Agencija zato ocenjuje, da je 8 dnevni rok primeren, ko lahko Upravljavec pripravi informacije o razpoložljivih prostih trasah na predmetni relaciji in jih potrebuje Prevoznik, da ta tudi pri sosednjih upravljavcih železniške infrastrukture pridobi ustrezne vlakovne poti za nadaljevanje vožnje vlaka oziroma za prihod vlaka v Slovenijo. Glede na razpoložljive informacije, agencija ocenjuje, da je tudi obdobje 15 dni, za katere mora Upravljavec posredovati Prevozniku informacije o prostih vlakovnih poteh, primerno, da bo lahko Prevoznik v tem obdobju pridobil ustrezne vlakovne poti pri sosednjih upravljavcih železniške infrastrukture in se tudi z naročnikom uskladil – izrek 3. točke odločbe.

Stranki v tem postopku ne prijavljata stroškov postopka, agenciji pa tudi niso bili povzročeni posebni stroški, zato je agencija odločila, kot izhaja iz 4. točke izreka te odločbe.

Prevoznik v pritožbi navaja, da so bili vsi njegovi zahtevki za dodelitev vlakovne poti v zadnjih treh mesecih zavrjeni (kar je razvidno tudi iz vpogleda v Pregled naročil za Prevoznika) ter, da očitno nima možnosti zaprositi za redno vlakovno pot v terminu medletnih sprememb in dopolnitev voznega reda omrežja. Čeprav ne gre za pritožbene navedbe, o katerih bi morala agencija odločiti, pa šteje za primerno, da opozori na določila tretjega odstavka 26. člena Uredbe, ki določa, da lahko do sprememb in dopolnitev voznega reda omrežja v času njegove veljavnosti pride tudi na podlagi naročil prosilcev po novih vlakovnih poteh oziroma storniranju ali odpovedi že dodeljenih vlakovnih poti. Za takšno naročilo, v skladu z določili četrtega odstavka tega člena, veljajo vsa v tej uredbi določena pravila naročanja rednih vlakovnih poti za novo voznoredno obdobje. Na podlagi navedenega je torej zmotno stališče Upravljavca, da Prevoznik nima možnosti zaprositi za nove redne vlakovne poti v terminih medletnega spreminjanja in dopolnjevanja voznega reda omrežja. To pa seveda pomeni, da so prosilcem v teh terminih na voljo le trase iz kataloga razpoložljivih vlakovnih poti. Drugačno razumevanje določil o dovoljenih medletnih spremembah in dopolnitvah voznega reda omrežja, bi po prepričanju agencije, pomenilo očitno omejevanje vstopa novih prevoznikov na trg prevoznih železniških storitev le v terminu priprave in sprejema novega voznega reda omrežja za naslednje voznoredno obdobje, razpoložljive vlakovne poti v terminih medletnih sprememb in dopolnitev voznega reda omrežja pa bi bile na voljo le prosilcem, ki so jim bile v veljavnem voznorednem obdobju že dodeljene vlakovne poti. Takšno razumevanje navedenih določil Uredbe in



# AKOS

na njeni podlagi ravnanje Upravljavca pa je nedvomno mogoče smatrati za nedovoljeno omejevanje konkurence na tem trgu.

## Pouk o pravnem sredstvu

Ta odločba je v upravnem postopku dokončna. Zoper njo je mogoče v 30. dneh od njene vročitve sprožiti upravni spor. Upravni spor se sproži s tožbo, ki se vloži pri Upravnem sodišču Republike Slovenije, Fajfarjeva 33, 1000 Ljubljana, pisno neposredno ali se mu pošlje priporočeno po pošti. Šteje se, da je bila tožba vložena pri sodišču tisti dan, ko je bila priporočeno oddana na pošto. Tožba se vloži v treh izvodih, s priloženim izvirnikom ali prepisom te odločbe.

Postopek vodi:

Mag. Jožef Dajčman

Priloga: Priloga 1

Vročiti:

- Primol-Rail, d.o.o.  
Grčarevec 5d  
1370 Logatec  
(osebno po ZUP)
- SŽ-Infrastruktura, d.o.o.  
Kolodvorska ul. 11  
1000 Ljubljana  
(osebno po ZUP)

Mag. Tanja Muha  
Direktorica





**Priloga 1:** Število vlakov vseh prevoznikov (vključno s potniškimi in strojnimi vlaki) na odseku Divača-Koper ter izkoriščenost glede na prepustno zmogljivost proge

Vsi tovorni	skupaj v Koper	Skupaj iz Kopa	skupaj tovorni	strojni	potniški	skupaj povprečno na dan	prepustnost proge	% izkoriščenost
jan.19								
Redno (11,12,21,22)	798	915	<b>1713</b>					
Redno-ni vozil (10)	10	5	<b>15</b>					
Ad-hoc (31,32,39)	151	156	<b>307</b>					
Ad-hoc ni vozil (30)	2	3	<b>5</b>					
odpov.	417	488	<b>905</b>					
dejansko št.vlakov	949	1071	<b>2020</b>	652	195			
<b>SKUPAJ</b>	<b>1378</b>	<b>1567</b>	<b>2945</b>					
povpreč./dan	30,61	34,55	65,16	21	6	<b>92,16</b>	94	98,04%
feb.19								
Redno (11,12,21,22)	794	895	<b>1689</b>					
Redno-ni vozil (10)	15	7	<b>22</b>					
Ad-hoc (31,32,39)	118	150	<b>268</b>					
Ad-hoc ni vozil (30)	0	0	<b>0</b>					
odpov.	290	380	<b>670</b>					
dejansko št.vlakov	912	1045	<b>1957</b>	553	176			
<b>SKUPAJ</b>	<b>1217</b>	<b>1432</b>	<b>2649</b>					
povpreč./dan	32,57	37,32	69,89	20	6	<b>95,89</b>	94	102,01%
mar.19								
Redno (11,12,21,22)	873	973	<b>1846</b>					
Redno-ni vozil (10)	7	5	<b>12</b>					
Ad-hoc (31,32,39)	101	135	<b>236</b>					
Ad-hoc ni vozil (30)	1	0	<b>1</b>					
odpov.	332	421	<b>753</b>					
dejansko št.vlakov	974	1108	<b>2082</b>	594	197			
<b>SKUPAJ</b>	<b>1314</b>	<b>1534</b>	<b>2848</b>					



# AKOS

povpreč./dan	31,42	35,74	67,16	19	6	<b>92,16</b>	94	98,04%
apr.19								
Redno (11,12,21,22)	804	912	<b>1716</b>					
Redno-ni vozil (10)	4	1	<b>5</b>					
Ad-hoc (31,32,39)	108	122	230					
Ad-hoc ni vozil (30)	0	2	2					
odpov.	329	401	730					
dejansko št.vlakov	912	1034	1946	635	186			
<b>SKUPAJ</b>	<b>1245</b>	<b>1438</b>	<b>2683</b>					
povpreč./dan	30,40	34,47	64,87	21	6	<b>91,87</b>	94	97,73%
maj.19								
Redno (11,12,21,22)	768	848	<b>1375</b>					
Redno-ni vozil (10)	2	4	<b>80</b>					
Ad-hoc (31,32,39)	167	201	294					
Ad-hoc ni vozil (30)	1	0	187					
odpov.	403	511	1229					
dejansko št.vlakov	935	1049	1669	626	250			
<b>SKUPAJ</b>	<b>1341</b>	<b>1564</b>	<b>2905</b>					
povpreč./dan	30,16	33,84	53,84	20	8	<b>81,84</b>	94	87,06%
jun.19								
Redno (11,12,21,22)	708	795	<b>1301</b>					
Redno-ni vozil (10)	9	4	<b>61</b>					
Ad-hoc (31,32,39)	108	106	167					
Ad-hoc ni vozil (30)	1	2	206					
odpov.	415	517	1183					
dejansko št.vlakov	816	901	1468	557	208			
<b>SKUPAJ</b>	<b>1241</b>	<b>1424</b>	<b>2665</b>					
povpreč./dan	27,20	30,03	48,93	19	7	<b>74,93</b>	94	79,72%

