

Κυρίες και Κύριοι,

Είναι γνωστό ότι η Ε.Ε. -εδώ και περίπου 25 χρόνια- προωθεί συστηματικά την ανάπτυξη περισσότερο αποδοτικών και βιώσιμων τρόπων μεταφοράς εμπορευματικών φορτίων. Κεντρική της επιδίωξη τις τελευταίες 2,5 δεκαετίες είναι η μείωση του μεριδίου που κατέχουν οι οδικές εμπορευματικές μεταφορές, δεδομένων τόσο των αρνητικών επιπτώσεων στο περιβάλλον και την ποιότητα ζωής των ευρωπαϊών πολιτών όσο και της εξάρτησης της Ευρώπης από το εισαγόμενο πετρέλαιο.

Η σιδηροδρομική μεταφορά εμπορευμάτων προϋποθέτει τη συμμετοχή διαφόρων ενδιαφερομένων μερών, και συγκεκριμένα: πρακτόρων διαμετακόμισης (οι οποίοι επιλέγουν τον τρόπο μεταφοράς που εξυπηρετεί καλύτερα τις ανάγκες τους), σιδηροδρομικών επιχειρήσεων (φορείς εκμετάλλευσης σιδηροδρομικών εμπορευματικών μεταφορών που παρέχουν υπηρεσίες μεταφοράς εμπορευμάτων), διαχειριστών υποδομής (σε αυτούς ανήκει η υποδομή και είναι αρμόδιοι, μεταξύ άλλων, για την κατανομή της χωρητικότητας της υποδομής στις σιδηροδρομικές επιχειρήσεις), εθνικών ρυθμιστικών φορέων (που είναι αρμόδιοι να διασφαλίζουν τη ισότιμη και χωρίς διακρίσεις πρόσβαση όλων των σιδηροδρομικών επιχειρήσεων στο σιδηροδρομικό δίκτυο) και εθνικών αρχών ασφάλειας (που είναι αρμόδιες για την έκδοση πιστοποιητικών ασφάλειας αναγκαίων στις σιδηροδρομικές επιχειρήσεις και την έγκριση των σιδηροδρομικών οχημάτων, σε συνεργασία με τον Ευρωπαϊκό Οργανισμό Σιδηροδρόμων)

Ειδικότερα σε ότι αφορά το ρυθμιστικό φορέα, καθήκον του είναι να διασφαλίζει ότι τα τέλη και οι ρυθμίσεις πρόσβασης που επιβάλλονται από τον διαχειριστή υποδομής συνάδουν με την ισχύουσα νομοθεσία και δεν εισάγουν διακρίσεις. Ο ρυθμιστικός φορέας πρέπει να είναι ανεξάρτητος από οποιονδήποτε διαχειριστή υποδομής, φορέα χρέωσης, φορέα κατανομής διαδρομών ή από οποιαδήποτε σιδηροδρομική επιχείρηση. Οποιαδήποτε σιδηροδρομική επιχείρηση έχει δικαίωμα να προσφύγει στον ρυθμιστικό φορέα κατά αποφάσεων του διαχειριστή υποδομής σχετικά με τη δήλωση δικτύου, τη διαδικασία κατανομής και το αποτέλεσμα αυτής, το καθεστώς χρέωσης και τις ρυθμίσεις πρόσβασης, σύμφωνα με την ισχύουσα νομοθεσία. Ο ρυθμιστικός φορέας υποχρεούται επίσης να παρακολουθεί, με τα δικά του πρωτοβουλία, την κατάσταση του ανταγωνισμού στη σιδηροδρομική αγορά και μπορεί να λαμβάνει μέτρα για την άρση διακρίσεων εις βάρος αιτούντων, την αποκατάσταση στρεβλώσεων της αγοράς και την εξάλειψη τυχόν ανεπιθύμητων εξελίξεων στην αγορά αυτή.

Στην Ελλάδα ο αντίστοιχος ρυθμιστικός φορέας είναι η Ρυθμιστική Αρχή Σιδηροδρόμων, που συστήθηκε με το Ν.3891/2010 και από το 2013 ασκεί και τα καθήκοντα της Εθνικής Αρχής Ασφαλείας για τις σιδηροδρομικές μεταφορές.

Οι στόχοι πολιτικής της ΕΕ για τη μετατόπιση της μεταφοράς εμπορευμάτων από τις οδούς στους σιδηροδρόμους έχουν μετουσιωθεί έως σήμερα σε μια σειρά νομοθετικών μέτρων που στοχεύουν κυρίως στην απελευθέρωση της αγοράς, τη διασφάλιση της πρόσβασης στη σιδηροδρομική αγορά χωρίς διακρίσεις και την προώθηση της διαλειτουργικότητας και της ασφάλειας, ενώ αξίζει να θυμηθούμε ότι από τον προϋπολογισμό της ΕΕ έχουν διατεθεί περί τα 28 δισεκατομμύρια ευρώ για τη χρηματοδότηση σιδηροδρομικών έργων μεταξύ 2007 και 2013.

Ήδη:

- οι πρώην ολοκληρωμένες σιδηροδρομικές εταιρείες έχουν χωριστεί σε εθνικούς διαχειριστές υποδομής και σιδηροδρομικές επιχειρήσεις
- η αγορά των σιδηροδρομικών εμπορευματικών μεταφορών προβλεπόταν να απελευθερωθεί πλήρως το αργότερο μέχρι την 1η Ιανουαρίου 2007
- συστήθηκαν εθνικοί ρυθμιστικοί φορείς για τη διασφάλιση ισότιμης και χωρίς διακρίσεις πρόσβασης στο σιδηροδρομικό δίκτυο και τις υπηρεσίες
- συστήθηκε ο Ευρωπαϊκός Οργανισμός Σιδηροδρόμων, ο οποίος είναι αρμόδιος κυρίως για την ανάπτυξη προτύπων ασφάλειας και διαλειτουργικότητας και την εναρμόνιση των τεχνικών προδιαγραφών και συνεργάζεται στενά με τις εθνικές αρχές ασφάλειας.

Τον Ιανουάριο του 2013, η Επιτροπή ενέκρινε την πρότασή της για την τέταρτη δέσμη μέτρων για τις σιδηροδρομικές μεταφορές με σκοπό την ολοκλήρωση του ενιαίου ευρωπαϊκού σιδηροδρομικού χώρου. Η εν λόγω δέσμη μέτρων διαρθρώνεται γύρω από δύο βασικούς πυλώνες: τον τεχνικό πυλώνα (μεταξύ άλλων, ενίσχυση του ρόλου του Ευρωπαϊκού Οργανισμού Σιδηροδρόμων, ο οποίος θα καταστεί ο αρμόδιος φορέας για την έκδοση πιστοποιητικών ασφάλειας για σιδηροδρομικές επιχειρήσεις και εγκρίσεων οχημάτων σε όλα τα κράτη μέλη), και τον πυλώνα διακυβέρνησης και απελευθέρωσης της αγοράς (ενίσχυση ιδίως του ρόλου των διαχειριστών υποδομής και απελευθέρωση των εγχώριων αγορών επιβατικών μεταφορών). Το 4<sup>ο</sup> σιδηροδρομικό πακέτο αναμένεται να ενσωματωθεί στην ελληνική νομοθεσία το αμέσως επόμενο διάστημα.

Ταυτόχρονα, έχουν ληφθεί και συγκεκριμένα νομοθετικά μέτρα που στοχεύουν ειδικότερα στην ενίσχυση της σιδηροδρομικής μεταφοράς εμπορευμάτων και ειδικότερα την προώθηση της δημιουργίας ενός ευρωπαϊκού σιδηροδρομικού δικτύου με ειδική εστίαση στους εμπορευματικούς διαδρόμους.

Ο κανονισμός (ΕΕ) αριθ. 913/2010 θεσπίζει κανόνες για την επιλογή, την οργάνωση, τη διαχείριση και τον ενδεικτικό επενδυτικό προγραμματισμό εννέα σιδηροδρομικών

εμπορευματικών διαδρόμων. Στόχος ήταν να βελτιωθεί ο συντονισμός μεταξύ των διαφόρων ενδιαφερομένων μερών όσον αφορά τη διαχείριση της κυκλοφορίας, την πρόσβαση στις υποδομές και τις επενδύσεις στις σιδηροδρομικές υποδομές, καθώς και να βελτιωθεί η συνέχεια της κυκλοφορίας σε όλα τα κράτη μέλη, με έμφαση στην παροχή επαρκούς προτεραιότητας στη σιδηροδρομική εμπορευματική κυκλοφορία. Η Ελλάδα είναι μέρος του ΣΕΔ7 Ανατολικού Διαδρόμου.

Ωστόσο είναι γεγονός ότι παρά την προωθούμενη πολιτική από πλευράς ΕΕ οι επιδόσεις των σιδηροδρομικών εμπορευματικών μεταφορών στην Ευρώπη εξακολουθούν να μην είναι ικανοποιητικές τόσο σε ότι αφορά τον όγκο των μεταφερόμενων εμπορευμάτων όσο και το μερίδιο αγοράς. Οι οδικές μεταφορές εξακολουθούν να αποτελούν τον leader της αγοράς κατέχοντας, περίπου το 75% στο σύνολο της ευρωπαϊκής αγοράς.

Ο δρόμος λοιπόν μέχρι την εγκαθίδρυση ενός ενιαίου ευρωπαϊκού σιδηροδρομικού χώρου δείχνει ακόμα μακρύς. Το σιδηροδρομικό δίκτυο της ΕΕ εξακολουθεί να είναι σύστημα 26 (η Μάλτα και η Κύπρος δεν διαθέτουν σιδηροδρομικά δίκτυο) χωριστών σιδηροδρομικών δικτύων που δεν είναι πλήρως διαλειτουργικά.

Η τάση αυτή θέτει σε κίνδυνο την επίτευξη των στόχων που έχει θέση η Ευρωπαϊκή Επιτροπή.

Η γενική καθοδική τάση που παρατηρείται στην ΕΕ μπορεί να αποδοθεί **σε διάφορα προβλήματα** που αντιμετωπίζει η σιδηροδρομική εμπορευματική κυκλοφορία σε πολλά κράτη μέλη.

Στα προβλήματα αυτά περιλαμβάνονται

- Η έλλειψη ανταγωνισμού στην αγορά
- Οι διαδικασίες διαχείρισης της σιδηροδρομικής κυκλοφορίας, οι οποίες δεν ανταποκρίνονται στις ανάγκες των σιδηροδρομικών εμπορευματικών μεταφορών, καθώς δεν είναι προσαρμοσμένες στις ανάγκες τους ακόμα και στο εσωτερικό πολλές φορές των σιδηροδρομικών εμπορευματικών διαδρόμων
- Διοικητικοί και τεχνικοί περιορισμοί
- Η κακή κατάσταση στην οποία βρίσκονται οι υποδομές, καθώς τα έργα εστιάζουν κυρίως στην ανάπτυξη γραμμών υψηλής ταχύτητας.

Αναλυτικότερα:

1. **Έλλειψη ανταγωνισμού:** Σε ορισμένες περιπτώσεις, οι κατεστημένοι φορείς εκμετάλλευσης εμπορευματικών μεταφορών εξακολουθούν να επωφελούνται από την ιστορικά δεσπόζουσα θέση τους, ενώ ενδέχεται να

εξακολουθούν να υφίστανται συγκρούσεις συμφερόντων, οι οποίες οδηγούν σε πρακτικές που εισάγουν διακρίσεις και στρεβλώνουν τον ανταγωνισμό στις σιδηροδρομικές υπηρεσίες. Στις πρακτικές αυτές συγκαταλέγονται τα εξής:

α) Πρόσβαση σε τερματικούς σταθμούς και υποδομές αλλαγής τροχιάς και διασταύρωσης. Σε ορισμένες περιπτώσεις οι νεοεισερχόμενοι αντιμετωπίζουν δυσκολία πρόσβασης στις εν λόγω εγκαταστάσεις υπό τους ίδιους όρους με τον κατεστημένο φορέα εκμετάλλευσης εμπορευματικών μεταφορών.

β) Εκχώρηση διαδρομών. Σε ορισμένες περιπτώσεις, οι κατεστημένοι φορείς εκμετάλλευσης εξακολουθούν να απολαύουν ορισμένων προνομίων στην εκχώρηση διαδρομών.

γ) Διαθεσιμότητα τροχαίου υλικού. Οι νέοι φορείς εκμετάλλευσης ενδέχεται να αντιμετωπίζουν προβλήματα πρόσβασης στο τροχαίο υλικό για την έναρξη της δραστηριότητάς τους.

δ) Συντήρηση τροχαίου υλικού. Οι μηχανές έλξης και οι φορτάμαξες πρέπει να συντηρούνται τακτικά. Η πρόσβαση στα κέντρα συντήρησης μπορεί να είναι δύσκολη για τους νεοεισερχόμενους, καθώς σε ορισμένες περιπτώσεις τα κέντρα αυτά ανήκουν εν μέρει στον κατεστημένο φορέα εκμετάλλευσης εμπορευματικών μεταφορών.

Πέραν αυτών, η αγορά σιδηροδρομικών εμπορευματικών μεταφορών της ΕΕ βρίσκεται επίσης αντιμέτωπη με μια διαδικασία ενοποίησης στο πλαίσιο της οποίας κατεστημένοι φορείς εκμετάλλευσης εξαγοράζουν άλλους φορείς τόσο στην εγχώρια αγορά τους όσο και σε άλλα κράτη μέλη. Αυτό εγκυμονεί κινδύνους και υπονομεύει τον ανταγωνισμό, καθώς στην αγορά της ΕΕ ενδέχεται να κυριαρχήσει τελικά ένας μικρός αριθμός μεγάλων εταιρειών.

2. **Διαχείριση σιδηροδρομικής κυκλοφορίας:** Ως γνωστόν το σιδηροδρομικό δίκτυο της ΕΕ έχει σχεδιαστεί κατά κανόνα για μικτή κυκλοφορία· με άλλα λόγια, οι εμπορευματικές και οι επιβατικές αμαξοστοιχίες χρησιμοποιούν συνήθως τις ίδιες γραμμές. Προκειμένου να λειτουργεί το σιδηροδρομικό δίκτυο, πρέπει να προβλέπονται διαδικασίες διαχείρισης της κυκλοφορίας, που σήμερα κατά κανόνα δεν ανταποκρίνονται στις συγκεκριμένες ανάγκες των σιδηροδρομικών εμπορευματικών μεταφορών, ακόμη και εντός των σιδηροδρομικών εμπορευματικών διαδρόμων, γεγονός που εμποδίζει τους σιδηροδρόμους να ανταγωνιστούν άλλους τρόπους μεταφοράς, ιδίως τις οδικές μεταφορές, των οποίων οι υποδομές είναι ελεύθερα προσβάσιμες σε όλη την ΕΕ.
3. **Κατανομή χωρητικότητας:** Η χρονική προθεσμία που ορίζουν οι διαχειριστές υποδομής για την κατάρτιση του ετήσιου πίνακα δρομολογίων δεν ανταποκρίνεται στις ανάγκες του τομέα των εμπορευματικών μεταφορών, καθώς η κράτηση των διαδρομών πρέπει να γίνεται περίπου ένα χρόνο πριν από την αναχώρηση.

Αντίθετα με την επιβατική κυκλοφορία, η οποία είναι περισσότερο τακτική και μπορεί να σχεδιαστεί ευκολότερα είναι δύσκολο για τους φορείς εκμετάλλευσης εμπορευματικών μεταφορών να προβλέπουν τη μελλοντική ζήτηση τόσο νωρίς και να προβαίνουν σε κράτηση των πλέον κατάλληλων διαδρομών του δικτύου.

4. **Διοικητικοί και τεχνικοί περιορισμοί.** Εξακολουθούν να υφίστανται ορισμένοι διοικητικοί και τεχνικοί περιορισμοί, οι οποίοι αυξάνουν το κόστος της σιδηροδρομικής μεταφοράς εμπορευμάτων και την πολυπλοκότητα των σιδηροδρομικών εμπορευματικών μεταφορών. Στους εν λόγω φραγμούς περιλαμβάνονται οι χρονοβόρες διαδικασίες έγκρισης οχημάτων και έκδοσης πιστοποιητικών ασφάλειας για τις σιδηροδρομικές επιχειρήσεις. Κάθε όχημα πρέπει να εγκρίνεται από την αρχή ασφάλειας κάθε κράτους μέλους στο οποίο πρόκειται να χρησιμοποιηθεί, με αποτέλεσμα δαπανηρές και χρονοβόρες διαδικασίες. Οι εν λόγω διοικητικοί περιορισμοί αναμένεται να μειωθούν σημαντικά, με την εφαρμογή του τεχνικού πυλώνα της 4<sup>ης</sup> δέσμης μέτρων.

Ένα ακόμη ζήτημα είναι οι γλωσσικές απαιτήσεις για τους μηχανοδηγούς. Οι μηχανοδηγοί υποχρεούνται να επικοινωνούν στη γλώσσα της χώρας στην οποία κυκλοφορεί η αμαξοστοιχία. Κατά συνέπεια, σε αντίθεση με τον τομέα των αεροπορικών μεταφορών, όπου υφίσταται μόνο μία επιχειρησιακή γλώσσα, συνήθως απαιτείται γίνει αλλαγή του οδηγού στον συνοριακό σταθμό, πρακτική δαπανηρή και περίπλοκη.

Οι περιορισμοί αφορούν επίσης τεχνικές πτυχές της κυκλοφορίας των αμαξοστοιχιών, που εμποδίζουν τη διαλειτουργικότητα. α) Διαφορετικά συστήματα σηματοδότησης. Η Επιτροπή, σε στενή συνεργασία με τα κράτη μέλη, έχει ήδη προχωρήσει στην ανάπτυξη και εφαρμογή ενός ευρωπαϊκού συστήματος σηματοδότησης, του ERTMS, που προβλέπεται να αντικαταστήσει τα εθνικά συστήματα σηματοδότησης. β) Τα συστήματα ηλεκτροδότησης που χρησιμοποιούνται από τα κράτη μέλη διαφέρουν μεταξύ τους, ορισμένες δε φορές ακόμη και εντός της ίδιας χώρας (π.χ. στην Τσεχική Δημοκρατία και τη Γαλλία). Η έλλειψη ηλεκτροκινούμενων γραμμών μπορεί επίσης να προκαλέσει προβλήματα. γ) Διαφορές στο μέγιστο μήκος των αμαξοστοιχιών κ.α.

5. **Τα τέλη πρόσβασης.** Τα τέλη πρόσβασης προσδιορίζονται από κάθε διαχειριστή υποδομής και διαφέρουν σημαντικά μεταξύ των κρατών μελών, ακόμη και στον ίδιο σιδηροδρομικό εμπορευματικό διάδρομο. Επιπλέον, δεν είναι πάντοτε ανάλογα προς την κατάσταση της υποδομής. Με τον Εκτελεστικό κανονισμό (ΕΕ) 2015/909 θεσπίζονται ενιαίοι κανόνες για τον τρόπο υπολογισμού των τελών χρήσης, που πρέπει να εφαρμόζουν οι διαχειριστές υποδομής.

Εκτός από την εξισορρόπηση των τελών πρόσβασης των διαφόρων μεθόδων μεταφοράς, μπορούν να εφαρμοστούν και άλλα μέτρα για την προώθηση των

σιδηροδρομικών εμπορευματικών μεταφορών. Μεταξύ αυτών περιλαμβάνονται οι περιορισμοί της οδικής κυκλοφορίας για φορτηγά και οι επιδοτήσεις για εταιρείες που εκτελούν συνδυασμένες οδικές και σιδηροδρομικές μεταφορές. Αυτές οι πρακτικές εφαρμόζονται, για παράδειγμα, στην Ελβετία, όπου το μερίδιο των σιδηροδρομικών εμπορευματικών μεταφορών είναι κατά 170 % υψηλότερο από τον αντίστοιχο μέσο όρο της ΕΕ. Εντός της ΕΕ, παρόμοια αύξηση παρατηρείται στην Αυστρία, η οποία εφάρμοξε επίσης ανάλογα ρυθμιστικά μέτρα.

6. **Εμπορευματικοί διάδρομοι:** Μία από τις σημαντικότερες καινοτομίες των σιδηροδρομικών εμπορευματικών διαδρόμων ήταν η δημιουργία των μονοαπευθυντικών θυρίδων, που παρέχουν τη δυνατότητα στους φορείς εκμετάλλευσης να υποβάλουν αίτηση εκχώρησης διαδρομής με τη μορφή των λεγόμενων «προκαθορισμένων σιδηροδρομικών διαδρομών» ή να κρατήσουν χωρητικότητα για εμπορευματικές αμαξοστοιχίες που διέρχονται από τουλάχιστον μία μεθόριο κατά την κίνησή τους κατά μήκος του διαδρόμου σε έναν μόνο τόπο και με μία μόνον ενέργεια. Αυτό σημαίνει ότι, εάν ένας φορέας εκμετάλλευσης σιδηροδρομικών εμπορευματικών μεταφορών επιθυμεί να οργανώσει ένα δρομολόγιο εμπορευματικής αμαξοστοιχίας κατά μήκος του διαδρόμου, δεν χρειάζεται πλέον να επικοινωνήσει με όλους τους διαχειριστές υποδομής σε κάθε ενδιαφερόμενο κράτος μέλος ξεχωριστά. Αντιθέτως, μπορεί να υποβάλει την αίτηση εκχώρησης διαδρομής στη μονοαπευθυντική θυρίδα. Μολονότι η μέση ταχύτητα των εμπορευματικών αμαξοστοιχιών στους διαδρόμους είναι υψηλότερη από ό,τι στο υπόλοιπο δίκτυο, στην πράξη, οι σιδηροδρομικοί εμπορευματικοί διάδρομοι υποστήριξαν σε περιορισμένο μόνο βαθμό τη σιδηροδρομική εμπορευματική κυκλοφορία, ενώ πολλά από τα προαναφερθέντα προβλήματα εξακολουθούν να υφίστανται.
7. **Ρυθμιστικοί φορείς.** Στο πλαίσιο της διαδικασίας απελευθέρωσης, τα κράτη μέλη ήταν υποχρεωμένα να συστήσουν εθνικούς ρυθμιστικούς φορείς για τη διασφάλιση πρόσβασης χωρίς διακρίσεις στο σιδηροδρομικό δίκτυο. Ωστόσο, στην πράξη, ο ρυθμιστικός φορέας που συστάθηκε από κάθε κράτος μέλος δεν απέλαυε πάντα της ανεξαρτησίας, των εξουσιών και των πόρων που χρειαζόταν για την εκτέλεση των καθηκόντων του.
- Στην Ελλάδα λειτουργεί ήδη η Ρυθμιστική Αρχή Σιδηροδρόμων από το 2011, υπό καθεστώς πλήρους οικονομικής, λειτουργικής και διοικητικής ανεξαρτησίας και ανεξάρτητο προϋπολογισμό. Παρ' όλα αυτά εξακολουθεί να λειτουργεί με περιορισμένους ανθρώπινους πόρους (το ίδιο πρόβλημα παρουσιάζεται σε πολλές ευρωπαϊκές χώρες), γεγονός που επιφέρει προβλήματα στην απρόσκοπτη λειτουργία του.

Η Επιτροπή και τα κράτη μέλη οφείλουν, εντός των ορίων των αρμοδιοτήτων τους, να δρομολογήσουν

1. Την προσαρμογή των κανόνων διαχείρισης της κυκλοφορίας που εφαρμόζονται από τους διαχειριστές υποδομής στις ειδικές ανάγκες του τομέα των σιδηροδρομικών εμπορευματικών μεταφορών. Αυτό αφορά, παραδείγματος χάριν, το πρόγραμμα δρομολογίων για την κατανομή διαδρομών και τον αριθμό και την ποιότητα των προσφερόμενων διαδρομών.
2. Την εναρμόνιση των κανόνων και των διαδικασιών που εφαρμόζονται στους διάφορους σιδηροδρομικούς εμπορευματικούς διαδρόμους για τη διευκόλυνση των σιδηροδρομικών εμπορευματικών μεταφορών στην Ευρώπη, καθώς και να διερευνήσει τον καλύτερο τρόπο για να διασφαλιστεί μια συνεπής προσέγγιση όσον αφορά την κατανομή διαδρομών σε ολόκληρο το σιδηροδρομικό δίκτυο.
3. Την προοδευτική απλούστευση των γλωσσικών απαιτήσεων για τους μηχανοδηγούς, με στόχο τη διευκόλυνση και την ενίσχυση της ανταγωνιστικότητας της σιδηροδρομικής εμπορευματικής κυκλοφορίας μεσαίων και μεγάλων αποστάσεων στην ΕΕ.
4. Τη διασφάλιση ότι τα κράτη μέλη συμμετέχουν αποτελεσματικά στο σύστημα συστήματος παρακολούθησης της αγοράς σιδηροδρομικών μεταφορών (RMMS) και να δρομολογήσει την εναρμόνιση των διαδικασιών παρακολούθησης της ποιότητας και των επιδόσεων σε όλους τους σιδηροδρομικούς εμπορευματικούς διαδρόμους.
5. Την προώθηση ισότιμων όρων ανταγωνισμού μεταξύ των διαφόρων τρόπων μεταφοράς μέσω της εισαγωγής πρόσθετων ρυθμιστικών μέτρων για την υποστήριξη της σιδηροδρομικής εμπορευματικής κυκλοφορίας στις περιπτώσεις που κρίνεται απαραίτητο.
6. Και τέλος θα πρέπει να διασφαλιστεί ότι οι Εθνικοί Ρυθμιστικοί Φορείς διαθέτουν την ανεξαρτησία και τους πόρους για την εκτέλεση των καθηκόντων που τους έχουν ανατεθεί.

Όπως αναλύθηκε η Ευρωπαϊκή Ένωση αποδίδει ιδιαίτερη βαρύτητα στην αύξηση του μεταφορικού σιδηροδρομικού έργου, στην ανάπτυξη των συνδυασμένων και πολυτροπικών μεταφορών και στην άρση των εμποδίων εισόδου στην αγορά. Η ίδια πολιτική βούληση παρατηρείται και στη χώρα μας τα τελευταία τρία χρόνια με σημαντικές παρεμβάσεις. Η ολοκλήρωση των έργων αναβάθμισης του σιδηροδρομικού δικτύου, ο σχεδιασμός για σύνδεση των λιμανιών με το σιδηρόδρομο, το στρατηγικό σχέδιο μεταφορών, η ανάπτυξη εμπορευματικών κέντρων, οι συμφωνίες για σύνδεση των σιδηροδρομικών δικτύων και λιμανιών μεταξύ Ελλάδας και Βουλγαρίας, αλλά και η πρόσφατη απόφαση για σύνδεση με τα δυτικά βαλκάνια και την Αλβανία είναι μερικές μόνο από τις παρεμβάσεις προς αυτή την κατεύθυνση.

Επιπλέον, η ενίσχυση του ρυθμιστικού φορέα και η αύξηση των αρμοδιοτήτων του έχει ήδη αποφέρει θετικά αποτελέσματα στη

σιδηροδρομική αγορά. Αναλυτικά οι παρεμβάσεις της ΡΑΣ θα παρουσιαστούν κατά την αυριανή ημέρα του συνεδρίου. Παρόλα αυτά να επισημάνουμε το τεράστιο επενδυτικό ενδιαφέρον για τα δεδομένα της χώρας μας, που αντικατοπτρίζει όσα αναλύθηκαν παραπάνω, καθώς και την ουσιαστική άρση των εμποδίων εισόδου στην αγορά, αλλά και την απλοποίηση διοικητικών και γραφειοκρατικών διαδικασιών.

Ο σιδηρόδρομος, αλλά και οι συνδυασμένες μεταφορές στη χώρα μας δεν θα είναι ίδιες σε μερικά χρόνια και η ρυθμιστική αρχή σιδηροδρόμων εγγυάται ότι η ανάπτυξη των εμπορευματικών μεταφορών θα γίνεται υπό συνθήκες διαφάνειας και ίσης μεταχείρισης, σε ένα ασφαλές, διαλειτουργικό περιβάλλον.