

Παρά τις θετικές προοπτικές και την κινητικότητα που διαφαίνεται την τελευταία τριετία στις σιδηροδρομικές μεταφορές, η χρήση του σιδηροδρόμου εξακολουθεί να αντιμετωπίζει αρκετά εμπόδια. Το μεγάλο μειονέκτημα του σιδηροδρόμου, η έλλειψη ευελιξίας, είναι αυτό που αποτρέπει τη συνολική χρήση του μέσου, καθώς οι μεταφορτώσεις στις εμπορευματικές μεταφορές, εξακολουθούν να αποτελούν τον αδύναμο κρίκο σε ένα σύστημα συνδυασμένων μεταφορών, αφού κοστίζουν σε χρόνο και χρήμα.

Τα κόστη που επιφέρουν γενικά οι συνδυασμένες μεταφορές οφείλονται πρωτίστως στην έλλειψη διαλειτουργικότητας στην υποδομή, στα μέσα μεταφοράς, στο εμπλεκόμενο προσωπικό, καθώς και στην έλλειψη κοινής διαχείρισης των σιδηροδρομικών μεταφορών ανά χώρα. Για παράδειγμα, η έλλειψη κοινών συστημάτων σηματοδότησης και αποστάσεων μεταξύ σιδηροτροχιών στους σιδηρόδρομους αποτελούν κωλύματα. Επίσης, τα τεχνικά χαρακτηριστικά για τα μέσα μεταφοράς είναι πολλές φορές διαφορετικά καθορισμένα από χώρα σε χώρα.

Εκτός από τα τεχνικά εμπόδια οι ρυθμιστικοί φορείς, κατά την εκπλήρωση των καθηκόντων παρακολούθησης της σιδηροδρομικής αγοράς, δεν πρέπει να παραβλέπουν τις εξελισσόμενες μορφές κινητικότητας. Οι ολοκληρωμένες, συνδυασμένες και πολυτροπικές μεταφορές δημιουργούν μεγαλύτερη ευαισθητοποίηση σχετικά με ενδεχόμενες στρεβλώσεις των συνθηκών ανταγωνισμού σε όλους τους τρόπους μεταφοράς. Οι συμφωνίες συνεργασίας, οι οικονομικές συμφωνίες και οι συνέργειες που αναπτύσσονται μεταξύ των εμπλεκόμενων δημιουργούν το κατάλληλο νομικό πλαίσιο για την ασφαλή, ευέλικτη και οικονομική μεταφορά εμπορευμάτων. Το σύστημα των block trains, που εφαρμόζεται με στόχο την βελτίωση της αποδοτικότητας των συνδυασμένων μεταφορών καθώς και ολόκληρης της εφοδιαστικής αλυσίδας, αποτελεί χαρακτηριστική περίπτωση που προϋποθέτει τεχνική διαλειτουργικότητα και κοινή ρυθμιστική αντιμετώπιση, ώστε με ένα μόνο έγγραφο, με μία φορτωτική, να διακινείται διεθνώς, απρόσκοπτα, τεράστιος όγκος εμπορευμάτων.

Μπορεί το νομικό πλαίσιο να υπάρχει αλλά η ευρωπαϊκή νομοθεσία εξελίσσεται συνεχώς με σκοπό την άρση των εμποδίων που εξακολουθούν να υπάρχουν και τη διευκόλυνση του ανοίγματος των σιδηροδρομικών μεταφορών σε όλη την Ευρώπη.

Διευκόλυνση που θα έρθει από την άρση των τεχνικών εμποδίων ασφάλειας και διαλειτουργικότητας αλλά και μέσα από τη δημιουργία του κατάλληλου κοινού ρυθμιστικού πλαισίου για τις σιδηροδρομικές μεταφορές.

Το 4^ο Σιδηροδρομικό Πακέτο, που αποτελεί την τελευταία και πιο σημαντική ευρωπαϊκή νομοθετική πρωτοβουλία για τη δημιουργία ενός ενιαίου ευρωπαϊκού σιδηροδρομικού χώρου, εστιάζει ακριβώς στην επίλυση των τεχνικών και ρυθμιστικών εμποδίων.

Ξεκινώντας με τον «Τεχνικό Πυλώνα» του 4^{ου} Σιδηροδρομικού Πακέτου παρατηρούμε ότι ενισχύει το ρόλο του Οργανισμού Σιδηροδρόμων της Ευρωπαϊκής Ένωσης (ERA), καθιερώνοντας νέα καθήκοντα για τη διασφάλιση της ομοιόμορφης εφαρμογής του πλαισίου της Ευρωπαϊκής Ένωσης. Καθήκοντα που μέχρι σήμερα αποτελούσαν αποκλειστική αρμοδιότητα των Εθνικών Αρχών Ασφάλειας Σιδηροδρομικών Μεταφορών, με τις ιδιαιτερότητες εφαρμογής από κάθε κράτος-μέλος. Ο πυλώνας αυτός περιλαμβάνει:

1. Τον Κανονισμό (ΕΕ) 2016/796 «σχετικά με τον Οργανισμό Σιδηροδρόμων της Ευρωπαϊκής Ένωσης και την κατάργηση του Κανονισμού (ΕΚ) 881/2004»,
2. Την Οδηγία (ΕΕ) 2016/797 «σχετικά με τη διαλειτουργικότητα του σιδηροδρομικού συστήματος της Ευρωπαϊκής Ένωσης (αναδιατύπωση)» και
3. Την Οδηγία (ΕΕ) 2016/798 «για την ασφάλεια των σιδηροδρόμων (αναδιατύπωση)»

Ο «τεχνικός πυλώνας» είναι έτσι σχεδιασμένος ώστε να προάγει την ανταγωνιστικότητα του ευρωπαϊκού σιδηροδρομικού τομέα, μειώνοντας δραστικά τα κόστη και το διοικητικό βάρος για διασυνοριακές σιδηροδρομικές υπηρεσίες. Συγκεκριμένα:

- Θα απαλλάξει τις επιχειρήσεις από την υποχρέωση υποβολής δαπανηρών πολλαπλών αιτήσεων για την έκδοση εγκρίσεων οχημάτων και πιστοποιητικών

ασφάλειας σε περίπτωση λειτουργίας τους σε περισσότερα του ενός, κράτη-μέλη. Πλέον ο ERA θα εκδίδει άδειες κυκλοφορίας για οχήματα και πιστοποιητικά ασφαλείας για τις σιδηροδρομικές επιχειρήσεις, που θα ισχύουν σε ολόκληρη την ΕΕ. Μείωση δηλαδή του κόστους και χρόνου των ενδιαφερόμενων,

- Θα δημιουργήσει ένα πληροφοριακό σύστημα που θα αφορά στην Υπηρεσία Μίας Στάσης (One-Stop Shop,) το οποίο θα λειτουργεί ως ενιαίο σημείο εισόδου για όλες τις εφαρμογές, χρησιμοποιώντας απλές, διαφανείς και συνεπείς με την Ε.Ε. διαδικασίες,
- Θα διασφαλίσει ότι το Ευρωπαϊκό Σύστημα Διαχείρισης της Σιδηροδρομικής Κυκλοφορίας (ERTMS) είναι διαλειτουργικό ,
- Θα περιορίσει το μεγάλο αριθμό των εναπομεινάντων εθνικών κανόνων, οι οποίοι ενέχουν τον κίνδυνο αδιαφάνειας και συγκαλυμμένης διάκρισης σε βάρος των νέων σιδηροδρομικών επιχειρήσεων. Θα βοηθήσει δηλαδή στην εξάλειψη διάκρισης στην πρόσβαση των νέων σιδηροδρομικών επιχειρήσεων στην αγορά.

Στην ίδια κατεύθυνση διαφάνειας, απλούστευσης των διαδικασιών και ρύθμισης των απαραίτητων συμφωνιών μεταξύ όλων των εμπλεκόμενων στο σιδηροδρομικό τομέα, Διαχειριστών Υποδομής, Σιδηροδρομικών Εταιριών, Φορέων Συντήρησης και Διαχείρισης Τροχαίου Υλικού, ο «Πυλώνας της Αγοράς» του 4^{ου} Σιδηροδρομικού Πακέτου περιλαμβάνει:

1. Τον Κανονισμό (ΕΕ) 2016/2338 «για την τροποποίηση του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 1370/2007 σχετικά με το άνοιγμα της αγοράς εγχώριων επιβατικών σιδηροδρομικών μεταφορών» και
2. Την Οδηγία (ΕΕ) 2370/2016 «για την τροποποίηση της οδηγίας 2012/34/ΕΕ όσον αφορά το άνοιγμα της αγοράς εσωτερικών υπηρεσιών σιδηροδρομικής μεταφοράς επιβατών και τη διακυβέρνηση της σιδηροδρομικής υποδομής»

Ομοίως, ο «πυλώνας της αγοράς» στοχεύει στην αποτελεσματικότερη συνεργασία των αδειοδοτημένων Σιδηροδρομικών Επιχειρήσεων με τους Διαχειριστές Υποδομής, καθώς και των Διαχειριστών Υποδομής μεταξύ τους με τη δημιουργία του νέου θεσμού του «Ευρωπαϊκού Δικτύου των Διαχειριστών Υποδομής», που έρχεται να

συμπληρώσει το ήδη θεσμοθετημένο με την Οδηγία 2012/34, «Ευρωπαϊκό Δίκτυο των Ρυθμιστικών Φορέων».

Επιπλέον, επιχειρείται μια σημαντική μεταρρύθμιση της διακυβέρνησης των Διαχειριστών Υποδομής με στόχο την εξασφάλιση ισότιμης πρόσβασης στις υποδομές και στις υπηρεσίες προς τις σιδηροδρομικές επιχειρήσεις. Για την ανεξαρτησία του Διαχειριστή Υποδομής καθορίζονται πρόσθετες απαιτήσεις - εγγυήσεις αμεροληψίας, που οφείλει να εφαρμόζει για να τεκμηριώνει την ανεξαρτησία του αναφορικά με τα βασικά καθήκοντα, τη διαχείριση της κυκλοφορίας και τον προγραμματισμό της συντήρησης. Απαιτήσεις ανεξαρτησίας που έχουν ιδιαίτερη βαρύτητα κυρίως στην περίπτωση μιας κάθετα ολοκληρωμένης επιχείρησης που διαχειρίζεται την σιδηροδρομική υποδομή και παράλληλα εκτελεί και μεταφορικό έργο και λιγότερη στο μοντέλο του πλήρους δομικού διαχωρισμού του Διαχειριστή Υποδομής από οποιαδήποτε λειτουργία σιδηροδρομικής μεταφοράς, που ισχύει αυτή την στιγμή στην Ελλάδα.

Η Ρυθμιστική Αρχή Σιδηροδρόμων, με τον πολλαπλό της ρόλο στο ελληνικό σιδηροδρομικό γίγνεσθαι, ως φορέας Αδειοδότησης Σιδηροδρομικών Επιχειρήσεων, ως Ρυθμιστικός Φορέας και ως Αρχή Ασφάλειας Σιδηροδρομικών Μεταφορών, καλείται να συμβάλλει στην ορθή εναρμόνιση των ευρωπαϊκών απαιτήσεων στον ελληνικό σιδηρόδρομο, να άρει εμπόδια και αγκυλώσεις του παρελθόντος, δημιουργώντας τις προϋποθέσεις για την αύξηση του σιδηροδρομικού εμπορευματικού και επιβατικού έργου από και προς την Ελλάδα.

Το δεύτερο στοίχημα για τη ΡΑΣ είναι η ομαλή μετάβαση από απόλυτα μονοπωλιακές συνθήκες σε πλήρως απελευθερωμένη αγορά, που απαιτεί σειρά νομοθετικών και κανονιστικών ρυθμίσεων για τη διασφάλιση ισότιμης και χωρίς διακρίσεις πρόσβαση στην σιδηροδρομική αγορά. Η χρηματοοικονομική διαφάνεια και η ύπαρξη συμβάσεων με κανόνες αγοράς ανάμεσα στο Διαχειριστή Υποδομής και τις Σιδηροδρομικές Επιχειρήσεις αποτελεί βασική αρχή του 4ου πακέτου για την αποφυγή στρέβλωσης του ανταγωνισμού στην αγορά.

Η ΡΑΣ, μέσα στα τελευταία τρία έτη, έχει αδειοδοτήσει, πέραν της ιδιωτικής πλέον ΤΡΑΙΝΟΣΕ, τρεις νέες εμπορευματικές σιδηροδρομικές επιχειρήσεις στην Ελλάδα,

ενώ έχει κάνει αποδεκτές δύο επιπλέον ευρωπαϊκές άδειες εταιρειών που επιθυμούν να δραστηριοποιηθούν στις εμπορευματικές μεταφορές, με κανόνες πλήρους διαφάνειας και με απλουστευμένη διαδικασία που ακολουθεί όλες τις κατευθύνσεις της ευρωπαϊκής νομοθεσίας.

Στον ρυθμιστικό τομέα η ΡΑΣ συνεργάζεται με το Διαχειριστή Υποδομής ΟΣΕ για τη δημιουργία και επικοινωνία του κατάλληλου πλαισίου σε θέματα πρόσβασης στην υποδομή, στις εγκαταστάσεις εξυπηρέτησης και παροχής υπηρεσιών προς τις σιδηροδρομικές επιχειρήσεις (SFO), σε θέματα χρεώσεων για την πρόσβαση στην υποδομή και στις υπηρεσίες, πάντα με κανόνες διαφάνειας και ασφάλειας για τις σιδηροδρομικές μεταφορές.

Συγκεκριμένα, η ΡΑΣ έχει προχωρήσει από το 2014 στην υπογραφή της συμφωνίας συνεργασίας όλων των ρυθμιστικών φορέων του Εμπορευματικού Διαδρόμου (FRC) Orient/East-Med, σε εφαρμογή του ΕΚ 913/2010. Στην συμφωνία αυτή καθορίζονται, μεταξύ άλλων, οι αρχές λειτουργίας του διαδρόμου και η διαδικασία χειρισμού των αιτημάτων πρόσβασης σ' αυτόν. Ομοίως, σε εφαρμογή του ΕΚ 913/2010, ο Υπουργός Υποδομών και Μεταφορών υπέγραψε, το 2016, ανάλογη συμφωνία συνεργασίας μεταξύ των Κρατών-Μελών που αποτελούν μέλη του Διαδρόμου Orient/East-Med.

Σημαντικό θέμα ρύθμισης, που παρακολουθεί στενά η ΡΑΣ, είναι το σύστημα των χρεώσεων για τη χρήση της υποδομής και τις υπηρεσίες προς τις σιδηροδρομικές επιχειρήσεις. Οι διαχειριστές της υποδομής οφείλουν να εφαρμόζουν τις αρχές του ΕΚ 2015/909 «σχετικά με τους τρόπους υπολογισμού του κόστους που προκύπτει απευθείας από τη λειτουργία σιδηροδρομικής υπηρεσίας», ώστε να υπάρχει κοινός τρόπος καθορισμού του ύψους των τελών χρήσης για την πρόσβαση στην υποδομή, στις εγκαταστάσεις που παρέχονται υπηρεσίες για τις ΣΕ και στις ίδιες τις υπηρεσίες. Η ΡΑΣ, στο πλαίσιο των εποπτικών της αρμοδιοτήτων στο τομέα της ρύθμισης, βρίσκεται αυτή την στιγμή σε έλεγχο του οικονομετρικού μοντέλου που εφαρμόζει ο ΟΣΕ ώστε να διαπιστώσει την συμβατότητά του με τις αρχές που θέτει ο ΕΚ 2015/909 και να παρέμβει, εφόσον απαιτηθεί, για την πλήρη εναρμόνιση των χρεώσεων του Διαχειριστή Υποδομής με τις ευρωπαϊκές απαιτήσεις, δημιουργώντας το κατάλληλο πλαίσιο για την απρόσκοπτη και ισότιμη κίνηση των σιδηροδρομικών επιχειρήσεων στον ευρωπαϊκό χώρο.

Με το ίδιο πνεύμα, της διευκόλυνσης των σιδηροδρομικών μεταφορών, το σύστημα χρέωσης για την πρόσβαση στην υποδομή ενθαρρύνει τις Σιδηροδρομικές Επιχειρήσεις και το Διαχειριστή Υποδομής να ελαχιστοποιούν οποιαδήποτε διαταραχή-καθυστέρηση και να βελτιώνουν την επίδοση του σιδηροδρομικού δικτύου μέσω εφαρμογής συστήματος επιδόσεων. Το υφιστάμενο Σύστημα Επιδόσεων, που εφαρμόζει ο Διαχειριστής της Υποδομής και εποπτεύει η ΡΑΣ, προβλέπει κυρώσεις για πράξεις που διαταράσσουν τη λειτουργία του δικτύου και δημιουργούν καθυστερήσεις, αποζημίωση των επιχειρήσεων που πλήττονται από τη διαταραχή και πριμοδότηση ως ανταμοιβή για επίδοση καλύτερη από την προγραμματισμένη.

Μια επιπλέον σημαντική συνεισφορά των ρυθμιστικών φορέων στις σιδηροδρομικές μεταφορές είναι η παρακολούθηση της διαδικασίας των διασυνοριακών σιδηροδρομικών μεταφορών και κυρίως οι υπηρεσίες προς τις σιδηροδρομικές επιχειρήσεις που πρέπει να παρέχονται με διαφάνεια και αμεροληψία. Οι οικονομικές συμφωνίες μεταξύ Σιδηροδρομικών Επιχειρήσεων και Διαχειριστών Υποδομής, οι συνεχείς επικαιροποιήσεις της Σύμβασης σχετικά με τις διεθνείς σιδηροδρομικές μεταφορές (COTIF) αλλά και η υπογραφή διακρατικών συμφωνιών, συνθέτουν ένα ασφαλές νομικό πλαίσιο για τις διεθνείς εμπορευματικές σιδηροδρομικές μεταφορές.

Χαρακτηριστική περίπτωση, που αναδεικνύει τις δυσκολίες που παρουσιάζονται στις διασυνοριακές διασυνδέσεις, χειρίστηκε η ΡΑΣ και αφορούσε συγκεκριμένα στη διαδικασία ανταλλαγής εμπορευματικών τρένων στο διασυνοριακό σταθμό Ελλάδας-Βουλγαρίας, στα Κουλάτα. Δυσκολίες που αφορούσαν, καταρχάς, θέματα που σχετίζονται με τον ανταγωνισμό και τις εμπορικές συναλλαγές αλλά και τεχνικές δυσκολίες που προκύπτουν κατά την σιδηροδρομική διεθνή μεταφορά εμπορευμάτων.

Συγκεκριμένα, το 2015, υπήρξε καταγγελία ιδιωτικών βουλγαρικών σιδηροδρομικών εταιριών, που αφορούσε δυσλειτουργίες κατά την παραλαβή και ανταλλαγή εμπορευματικών τρένων στο διασυνοριακό σταθμό Κουλάτα, κυρίως, έλλειψη πρόσβασης σε υπηρεσίες που απαιτούνται για την ανταλλαγή τρένων. Η ΡΑΣ, στο πλαίσιο άσκησης των αρμοδιοτήτων της ως ρυθμιστικός φορέας, υπεύθυνος, μεταξύ

άλλων, για την τήρηση των κανόνων του ανταγωνισμού στην αγορά των σιδηροδρομικών υπηρεσιών, προχώρησε σε διεξοδική διερεύνηση του θέματος, ζητώντας παράλληλα και την συνδρομή του Βουλγαρικού Ρυθμιστικού Φορέα, τόσο στο πλαίσιο της συνεργασίας μεταξύ των ρυθμιστικών φορέων, σύμφωνα με το άρθρο 57 της Οδηγίας 2012/34 όσο και στο πλαίσιο ομαλής λειτουργίας του εμπορευματικού σιδηροδρομικού διαδρόμου Orient/East Med ο οποίος διέρχεται από τα δύο κράτη.

Το θέμα έκλεισε πρόσφατα, με την υπογραφή, πριν από λίγες ημέρες, διασυνοριακών συμφωνιών συνεργασίας μεταξύ των εμπλεκόμενων εταιριών και των αντίστοιχων διαχειριστών της υποδομής Ελλάδας και Βουλγαρίας.

Εκτιμούμε, ότι αυτός είναι και ο κύριος ρόλος κάθε ρυθμιστικού φορέα, να παρεμβαίνει αυτεπάγγελτα, όποτε κρίνεται σκόπιμο, είτε κατόπιν καταγγελίας, για τη διευκόλυνση και την εξάλειψη των εμποδίων που δυσχεραίνουν τις σιδηροδρομικές μεταφορές.

Παράλληλα, η ΡΑΣ, πέραν από το ρυθμιστικό της ρόλο, προσπαθεί, με την ιδιότητά της ως Εθνική Αρχή Ασφάλειας των Σιδηροδρομικών Μεταφορών, να δημιουργήσει το κατάλληλο νομικό πλαίσιο για την εξάλειψη των τεχνικών εμποδίων. Ο Τεχνικός Πυλώνας του 4^{ου} Σιδηροδρομικού Πακέτου είναι μια ακόμα ευκαιρία για να επιλυθούν θέματα ασφάλειας και διαλειτουργικότητας των σιδηροδρομικών εμπορευματικών μεταφορών, ώστε να καταστούν ανταγωνιστικότερες των αντίστοιχων οδικών.

Πέρα από τα καθαρά τεχνικά θέματα σε υποδομή και τροχαίο υλικό, για τα οποία συνεργαζόμαστε στενά με το Διαχειριστή της Υποδομής και τις Σιδηροδρομικές Επιχειρήσεις προκειμένου να υπάρχει έγκαιρη εναρμόνιση και εφαρμογή όλων των ευρωπαϊκών απαιτήσεων, η ΡΑΣ με μια σειρά από νομοθετικές παρεμβάσεις της, σε συνεργασία πάντα με το αρμόδιο Υπουργείο Υποδομών και Μεταφορών, προχώρησε στη ρύθμιση θεμάτων που αφορούν στην πιστοποίηση του προσωπικού με κρίσιμα καθήκοντα ασφάλειας, όπως οι μηχανοδηγοί, για την επίλυση δυσλειτουργιών κατά τις διεθνείς εμπορευματικές μεταφορές. Πράγματι, λόγω της ιδιαιτερότητας των σιδηροδρομικών μεταφορών, που σε αντίθεση με τις οδικές, θέτουν ως βασική

απαίτηση την συνεργασία των διαχειριστών υποδομών κάθε χώρας με το προσωπικό των αμαξοστοιχιών που τις διατρέχουν, θέματα, όπως η γλώσσα συνεννόησης, η κοινή κουλτούρα ασφάλειας, αποκτούν ιδιαίτερη βαρύτητα.

Στο πλαίσιο αυτό η ΡΑΣ, ως Εθνική Αρχή Ασφάλειας Σιδηροδρομικών Μεταφορών, προχώρησε στην αναγνώριση του Εκπαιδευτικού Κέντρου του ΟΣΕ ως δομή κατάλληλη για να παράσχει εκπαίδευση σε υποψήφιους μηχανοδηγούς, σύμφωνα με τις απαιτήσεις της Ευρωπαϊκής Οδηγίας 2007/59 για τη χορήγηση, στη συνέχεια, κατόπιν εξετάσεων που διοργανώνει η ίδια, ευρωπαϊκής άδειας μηχανοδήγησης. Παράλληλα δημιούργησε Μητρώο Πιστοποιημένων Εκπαιδευτών Μηχανοδηγών και Μητρώο Αναγνωρισμένων Εξεταστών Μηχανοδηγών, προκειμένου να διασφαλίσει την απαιτούμενη συμμόρφωση με το ισχύον ευρωπαϊκό πλαίσιο και να αναβαθμίσει την ποιότητα και την ασφάλεια των σιδηροδρομικών μεταφορών. Αυτή την στιγμή εργαζόμαστε για την πιστοποίηση και των λοιπών σιδηροδρομικών επαγγελματιών, π.χ. του προσωπικού προετοιμασίας των συρμών, με σκοπό να δημιουργήσουμε όλες αυτές τις συνθήκες που θα βοηθήσουν τις σιδηροδρομικές μεταφορές να αποτελέσουν έναν αξιόπιστο κρίκο στην αλυσίδα των συνδυασμένων εμπορευματικών μεταφορών, ενισχύοντας την κομβική θέση της Ελλάδας στις εμπορευματικές μεταφορές.

Παρά τα τεχνικά και ρυθμιστικά εμπόδια που εξακολουθούν να υπονομεύουν την επιλογή των σιδηροδρομικών μεταφορών, όσο και την απρόσκοπτη ανάπτυξη των συνδυασμένων μεταφορών σε ευρωπαϊκό επίπεδο, είναι πλέον αντιληπτή η ευρωπαϊκή στροφή για τη στήριξη των σιδηροδρομικών ως ενδεδειγμένο μέσο μεταφοράς εμπορευμάτων, με συνεπακόλουθα οικονομικά και περιβαλλοντικά οφέλη. Ισχυρή όμως είναι και η εθνική πολιτική βούληση που και η βαρύτητα που αποδίδεται όχι μόνο στην ολοκλήρωση των έργων αναβάθμισης και επέκτασης του υφιστάμενου δικτύου, αλλά και στις διακρατικές συμφωνίες που θα επιτρέψουν την σύνδεση λιμανιών της Ελλάδας, Βουλγαρίας, Ρουμανίας, μέσω ενιαίου σιδηροδρομικού δικτύου.

Ο ρόλος του ρυθμιστικού φορέα αποκτά πλέον ιδιαίτερη βαρύτητα, καθώς επιφορτίζεται με το έργο της άρσης των τεχνικών και ρυθμιστικών εμποδίων, της ομαλής, δίκαιης και με ίση μεταχείριση μετάβαση στην απελευθερωμένη αγορά και

της αποτελεσματικής παρέμβασης σε κάθε ζήτημα που θα προωθεί την ανάπτυξη των εμπορευματικών σιδηροδρομικών και συνδυασμένων μεταφορών.