1. **Περιγράψτε τι γνωρίζεται για το Σύστημα Διαχείρισης Ασφάλειας (ΣΔΑ) και για την οδηγία για την ασφάλεια**

Ο ΟΣΕ Α.Ε. έχει τεκμηριώσει, αναπτύξει και εφαρμόσει ένα αποτελεσματικό Σύστημα Διαχείρισης της Ασφάλειας (ΣΔΑ) για όλες τις δραστηριότητές του.

Το Σύστημα Διαχείρισης της Ασφάλειας καλύπτει όλο το φάσμα των δραστηριοτήτων του Οργανισμού όσο αφορά την ασφάλεια, οι οποίες αφορούν στη διαχείριση της υποδομής, στη ρύθμιση της κυκλοφορίας καθώς και στην αλληλεπίδραση μεταξύ σιδηροδρομικών επιχειρήσεων και ΟΣΕ Α.Ε.. Επίσης ενσωματώνει τους απαραίτητους κανονισμούς και τις συμφωνίες του Οργανισμού, ώστε να εξασφαλιστεί η ασφάλεια του Σιδηροδρόμου με τον καλύτερο τρόπο.

O γενικός στόχος του ΣΔΑ, είναι να ελαχιστοποιήσει τα Σιδηροδρομικά Συμβάντα. Παράλληλα με την εφαρμογή του εξασφαλίζεται η επίτευξη των Κοινών Στόχων Ασφαλείας (ΚΣΑ), των οποίων η 2η δέσμη καθιερώθηκε με την Απόφαση 2012/226/ΕΕ της Επιτροπής της 23ης Απριλίου 2012. Οι ΚΣΑ ως δείκτες ασφάλειας, έχουν δημιουργήσει τα εργαλεία με τα οποία μπορεί να εκτιμάται το επίπεδο ασφάλειας και οι επιδόσεις των σιδηροδρομικών επιχειρήσεων στην Ευρωπαϊκή Ένωση και τα κράτη-μέλη

Ειδικότερα, με την υιοθέτηση μιας δομημένης προσέγγισης στον σχεδιασμό και την εφαρμογή του ΣΔΑ, επιτυγχάνεται ενδελεχής ανάλυση και διαχείριση των κινδύνων που σχετίζονται με τις δραστηριότητες του Οργανισμού, υπό όλες τις συνθήκες, λαμβάνοντας υπόψη και τις διασυνδέσεις με άλλους Σιδηροδρομικούς Φορείς (Σιδηροδρομικές Επιχειρήσεις, ΕΡΓΟΣΕ, κλπ) στο σιδηροδρομικό σύστημα.

Η ορθή εφαρμογή του Συστήματος Διαχείρισης Ασφάλειας από τον ΟΣΕ Α.Ε. είναι το βασικό στοιχείο επιτυχίας για ολόκληρο το κανονιστικό πλαίσιο της ασφάλειας, όπως προβλέπεται από την οδηγία για την ασφάλεια των σιδηροδρόμων,

Η εφαρμογή του ΣΔΑ είναι μια νομικά δεσμευτική υποχρέωση που απορρέει από την Ευρωπαϊκή Οδηγία 2004/49/ΕΚ. H Οδηγία αυτή, στοχεύει στην ανάπτυξη μιας κοινής προσέγγισης στο θέμα της Ασφάλειας των σιδηροδρόμων, έτσι ώστε όλα τα σιδηροδρομικά δίκτυα της Ευρωπαϊκής Ένωσης, να διαθέτουν υψηλά επίπεδα ασφάλειας.

Το ΣΔΑ που εφαρμόζεται από τον ΟΣΕ Α.Ε., ως διαχειριστή της Ελληνικής Σιδηροδρομικής Υποδομής, περιέχει όλα τα χαρακτηριστικά και τα στοιχεία που αναφέρονται στο άρθρο 9 του ΠΔ 160 και στο παράρτημα III της Οδηγίας για την ασφάλεια των σιδηροδρόμων . Αξιολογείται από τη Ρυθμιστική Αρχή Σιδηροδρόμων τόσο κατά την αρχική έγκρισή του όσο και περιοδικά, για την διασφάλιση της αποτελεσματικής εφαρμογής του

Η ασφάλεια των σιδηροδρόμων είναι ουσιώδης απαίτηση της Οδηγίας (ΕΕ) 2016/798. Η ασφάλεια των σιδηροδρόμων  οφείλει να αναπτύσσεται, να διατηρείται σε υψηλά επίπεδα και να βελτιώνεται συνεχώς. Οι διαχειριστές υποδομής και οι σιδηροδρομικές επιχειρήσεις, που αποτελούν τους κύριους παράγοντες του σιδηροδρομικού συστήματος, φέρουν εξ ολοκλήρου την ευθύνη για την ασφάλεια του συστήματος, ο καθένας στο μέρος που του αναλογεί. Επιπρόσθετα, άλλοι συμμετέχοντες παράγοντες του σιδηροδρομικού συστήματος (υπεύθυνοι για τη συντήρηση φορείς, κάτοχοι οχημάτων, κατασκευαστές κ.α.) δεν απαλλάσσονται από τις ευθύνες τους για τα προϊόντα και τις υπηρεσίες τους. Η κατοχή  ενιαίου πιστοποιητικού ασφάλειας αποτελεί προϋπόθεση για να επιτρέπεται σε μια σιδηροδρομική επιχείρηση η πρόσβαση στη σιδηροδρομική υποδομή, οι διαχειριστές υποδομής οι οποίοι έχουν την κύρια ευθύνη για τον ασφαλή σχεδιασμό, τη συντήρηση και τη λειτουργία του οικείου σιδηροδρομικού δικτύου, υπόκεινται σε έγκριση ασφάλειας ενώ οι υπεύθυνοι για τη συντήρηση φορείς οφείλουν να πιστοποιούνται για τις εμπορευματικές φορτάμαξες.

Η οδηγία ασφάλειας ΕΕ 2016/798 εφαρμόζεται στο σιδηροδρομικό σύστημα των κρατών μελών, το οποίο ενδέχεται να υποδιαιρείται σε υποσυστήματα σχετικά με τομείς διαρθρωτικής και λειτουργικής φύσεως. Καλύπτει τις απαιτήσεις ασφάλειας ολόκληρου του συστήματος, συμπεριλαμβανομένης της ασφαλούς διαχείρισης της υποδομής, της διεξαγωγής της κυκλοφορίας και της αλληλεπίδρασης σιδηροδρομικών επιχειρήσεων, διαχειριστών υποδομής και άλλων παραγόντων του ενωσιακού σιδηροδρομικού συστήματος.

1. **Tι γνωρίζεται για το πρώτο και δεύτερο σιδηροδρομικό πακέτο**

Πρώτο Σιδηροδρομικό Πακέτο

Το 2001, οι οδηγίες 2001/12/EΚ, 2001/13/EΚ, 2001/14/E και 2001/16/EΚ, απετέλεσαν το λεγόμενο «πρώτο σιδηροδρομικό πακέτο». Οι οδηγίες αυτές περιλαμβάναν:

* την επέκταση των δικαιωμάτων πρόσβασης στο Διευρωπαϊκό Δίκτυο Σιδηροδρομικών Εμπορευματικών Μεταφορών,
* τον οργανωτικό διαχωρισμό της διαχείρισης της σιδηροδρομικής υποδομής από τις λειτουργίες μεταφορών,
* την ανάθεση λειτουργιών, όπως ο καταμερισμός σιδηροδρομικών διαδρομών, η αδειοδότηση, και η χρέωση για τη χρήση της υποδομής σε φορείς ή εταιρίες που δεν παρέχουν υπηρεσίες σιδηροδρομικών μεταφορών,
* το λογιστικό διαχωρισμό μεταξύ των επιβατικών και εμπορευματικών σιδηροδρομικών υπηρεσιών,
* την ισχύ των αδειών σε όλη της Ευρωπαϊκή Ένωση,
* την ενημέρωση της Επιτροπής για όλες τις άδειες που έχουν εκδοθεί,
* την απαίτηση παροχής πιστοποιητικού ασφαλείας για όλο το τροχαίο υλικό και τα μέλη του προσωπικού ασφαλείας, ιδίως των οδηγών,
* τη θέσπιση πλαισίου για τον καταμερισμό και τα τέλη χρήσης της υποδομής,
* τη δημοσίευση δήλωσης δικτύου από τον διαχειριστή της υποδομής, με πληροφορίες για το δίκτυο τις συνθήκες πρόσβασης, τον καταμερισμό χωρητικότητας και τη δομή των τελών χρώσης,
* τη σύσταση ανεξάρτητων Ρυθμιστικών Φορέων,
* τη θέσπιση της διαλειτουργικότητας του συμβατικού διευρωπαϊκού σιδηροδρομικού συστήματος όσον αφορά την κατασκευή, τον σχεδιασμό, την συντήρηση και τη λειτουργία του.

Δεύτερο Σιδηροδρομικό Πακέτο

Την ίδια χρονιά, η Επιτροπή εξέδωσε τη Λευκή Βίβλο «Η ευρωπαϊκή πολιτική μεταφορών με ορίζοντα το έτος 2010: η ώρα των επιλογών», που για τις σιδηροδρομικές μεταφορές πρότεινε την βελτίωση της ασφάλειας, της διαλειτουργικότητας, και του ανοίγματος της αγοράς εμπορευματικών μεταφορών, καθώς και την ίδρυση ενός «Ευρωπαϊκού Οργανισμού Σιδηροδρόμων» (ΕΟΣ) («European Railway Agency» ή ERA) που θα είναι υπεύθυνος να παρέχει τεχνική βοήθεια στα κράτη-μέλη σε θέματα ασφάλειας και διαλειτουργικότητας.   
Οι προτάσεις της Λευκής Βίβλου υιοθετήθηκαν από το Συμβούλιο το οποίο εξέδωσε τις οδηγίες 2004/49/ΕΚ, 2004/50/ΕΚ και 2004/51/ΕΚ και τον Κανονισμό (EΚ) 881/2004, με τον οποίο ιδρύθηκε ο ΕΟΣ. Οι ανωτέρω οδηγίες αποτέλεσαν το «δεύτερο σιδηροδρομικό πακέτο» και περιλάμβαναν:

* τη θέσπιση κοινών στόχων και μεθόδων ασφάλειας σε όλα τα κράτη-μέλη,
* τη θέσπιση κοινών αρχών για την διαχείριση, ρύθμιση και επίβλεψη της ασφάλειας,
* τη σύσταση μιας Αρχής Ασφάλειας και ενός Φορέα Διερεύνησης Σιδηροδρομικών Ατυχημάτων και Συμβάντων σε κάθε κράτος μέλος,
* τη θέσπιση συνθηκών για τη διαλειτουργικότητα του διευρωπαϊκού συστήματος υψηλής ταχύτητας όσον αφορά την κατασκευή, σχεδιασμό, θέση σε λειτουργία, αναβάθμιση την ανανέωση, λειτουργία και συντήρηση, συνθήκες ασφάλειας και υγιεινής του προσωπικού που συμβάλλει στη λειτουργία του,
* την επέκταση των δικαιωμάτων πρόσβασης των διεθνών εμπορευματικών σιδηροδρομικών υπηρεσιών σε όλο το δίκτυο από τον Ιανουάριο 2006,
* την επέκταση των δικαιωμάτων πρόσβασης όλων των εμπορευματικών σιδηροδρομικών υπηρεσιών σε όλο το δίκτυο από τον Ιανουάριο 2007.

1. **Τι γνωρίζεται για το τρίτο και τέταρτο σιδηροδρομικό πακέτο**

Τρίτο Σιδηροδρομικό Πακέτο

Το 2007, ακολούθησε το «τρίτο σιδηροδρομικό πακέτο» που αποτελείτο από τις οδηγίες 2007/58/ΕΚ, 2007/59/ΕΚ και τους κανονισμούς (ΕΚ) 1370/2007, (ΕΚ) 1371/2007 και (ΕΚ) 1372/2007, που περιλάμβαναν:

* την εισαγωγή δικαιωμάτων ανοιχτής πρόσβασης σε διεθνείς επιβατικές σιδηροδρομικές υπηρεσίες, συμπεριλαμβανομένου του cabotage έως το 2010,
* τη θέσπιση μιας ευρωπαϊκής άδειας οδήγησης,
* τη θέσπιση ελάχιστων προδιαγραφών ποιότητας των επιβατικών σιδηροδρομικών υπηρεσιών

4o σιδηροδρομικό πακέτο

Ο σκοπός του πακέτου αυτού είναι η βελτίωση της ποιότητας και αποδοτικότητας των σιδηροδρομικών υπηρεσιών με την απομάκρυνση των εναπομεινάντων νομικών, θεσμικών και τεχνικών εμποδίων, και την ενίσχυση της απόδοσης και ανταγωνιστικότητας του σιδηροδρομικού τομέα, ώστε να αναπτυχθεί περεταίρω ο ενιαίος ευρωπαϊκός σιδηροδρομικός χώρος. Το Τέταρτο Πακέτο, μεταξύ άλλων, περιλαμβάνει το άνοιγμα των εθνικών αγορών επιβατικών μεταφορών με στόχο την ένταση της ανταγωνιστικής πίεσης στις εθνικές σιδηροδρομικές αγορές, και προτάσεις επί της διακυβέρνησης του διαχειριστή υποδομής με στόχο την εξασφάλιση ίσης πρόσβασης στην υποδομή.

Το 4ο  Σιδηροδρομικό Πακέτο προτάθηκε από την Ευρωπαϊκή Επιτροπή τον Ιανουάριο του 2013. Πρόκειται για μία δέσμη μέτρων που στοχεύει να κάνει τους ευρωπαϊκούς σιδηροδρόμους περισσότερο ελκυστικούς, καινοτόμους, αποδοτικούς και ανταγωνιστικούς έναντι άλλων μέσων μαζικής μεταφοράς. Περιλαμβάνει ένα σύνολο νομοθετικών κειμένων που αποσκοπούν στην ολοκλήρωση της ενιαίας αγοράς των σιδηροδρομικών υπηρεσιών (Ενιαίος Ευρωπαϊκός Σιδηροδρομικός Χώρος), στην παροχή καλύτερης ποιότητας υπηρεσιών καθώς και περισσότερων επιλογών προς τους επιβάτες.

Από τις 16 Ιουνίου 2019, o Οργανισμός Σιδηροδρόμων της Ευρωπαϊκής Ένωσης (ERA) εισάγει μια νέα εποχή ενιαίων και απλουστευμένων διαδικασιών έγκρισης και πιστοποίησης στην Ευρώπη. Ο ERA αναλαμβάνει πλέον την ευθύνη για την έγκριση οχημάτων που λειτουργούν σε περισσότερα από ένα κράτη μέλη και διασφαλίζει την εναρμονισμένη εφαρμογή του συστήματος ERTMS στην Ένωση.

Στο πλαίσιο του 4ου Σ.Π. δίνεται η δυνατότητα στα κράτη – μέλη να αποφασίσουν για το χρόνο εναρμόνισης της νέας νομοθεσίας στο εθνικό τους δίκαιο, επιλέγοντας μεταξύ 15/06/2019 και 15/06/2020.  Η Ελλάδα συγκαταλέγεται μεταξύ των χωρών που ​​υιοθέτησαν το νέο καθεστώς τον Ιούνιο του 2019, δηλαδή την Οδηγία (ΕΕ) 2016/797 και τον Εκτελεστικό Κανονισμό (ΕΕ) 2018/545.

1. **Τι γνωρίζεται για τη διαλειτουργικότητα**

Σύμφωνα με το ν. 4632/2019, διαλειτουργικότητα είναι *«η ικανότητα του σιδηροδρομικού συστήματος να επιτρέπει την ασφαλή και αδιάκοπη κυκλοφορία αμαξοστοιχιών, οι οποίες επιτυγχάνουν τα απαιτούμενα επίπεδα επίδοσης».* Στο πλαίσιο αυτό, συμβάλει στο μέγιστο επίπεδο τεχνικής εναρμόνισης, στη διευκόλυνση, βελτίωση και ανάπτυξη των υπηρεσιών σιδηροδρομικών μεταφορών και στη σταδιακή επίτευξη της εσωτερικής αγοράς.

H διαλειτουργικότητα είναι συνυφασμένη με την ικανότητα του σιδηροδρομικού συστήματος να επιτρέπει την ασφαλή και συνεχή κυκλοφορία αμαξοστοιχιών με την επίτευξη των απαιτούμενων επιδόσεων στις συγκεκριμένες γραμμές.

Η ικανότητα αυτή εξαρτάται από το σύνολο των κανονιστικών, τεχνικών και επιχειρησιακών προϋποθέσεων που πρέπει να τηρούνται προκειμένου να πληρούνται οι βασικές απαιτήσεις

. Με άλλα λόγια, οι Τεχνικές Προδιαγραφές Διαλειτουργικότητας (ΤΠΔ) καθορίζουν τα τεχνικά και επιχειρησιακά πρότυπα που πρέπει να πληρούνται από κάθε υποσύστημα ή τμήμα του υποσυστήματος, προκειμένου να ικανοποιηθούν οι βασικές απαιτήσεις και να εξασφαλιστεί η διαλειτουργικότητα του σιδηροδρομικού συστήματος της Ευρωπαϊκής Ένωσης.

Για καθένα από αυτά τα υποσυστήματα πρέπει να καθοριστούν οι βασικές απαιτήσεις και να προσδιοριστούν οι τεχνικές προδιαγραφές, ιδίως όσον αφορά τα συστατικά στοιχεία και τις διεπαφές, προκειμένου να ικανοποιηθούν αυτές οι βασικές απαιτήσεις. Οι βασικές απαιτήσεις μπορούν να συνοψιστούν ως ασφάλεια, αξιοπιστία και διαθεσιμότητα, υγεία, προστασία του περιβάλλοντος, τεχνική συμβατότητα και προσβασιμότητα.

Μία ΤΠΔ θεσπίζεται υπό μορφή ανεξάρτητου ευρωπαϊκού νομοθετικού κειμένου ως Απόφαση της Επιτροπής ή Κανονισμός και έχει ισχύ σε όλα τα Κράτη Μέλη της ΕΕ.

Σε μία ΤΠΔ καθορίζονται «οι προϋποθέσεις που πρέπει να πληρούνται για να ικανοποιηθεί η απαίτηση της διαλειτουργικότητας» και πρέπει να θεωρούνται ως το «βέλτιστο επίπεδο της τεχνικής εναρμόνισης».

Η Οδηγία Διαλειτουργικότητας 2008/57/ΕΚ (ID : Interoperability Directive) (εναρμόνιση με το ΠΔ 104 / 2010) έχει ως αντικείμενο τον καθορισμό των προϋποθέσεων που πρέπει να πληρούνται για να επιτευχθεί η διαλειτουργικότητα του σιδηροδρομικού συστήματος, κατά τρόπο συμβατό προς τις διατάξεις της οδηγίας.

H οδηγία 2008/57/ΕΚ ρυθμίζει τα τεχνικά χαρακτηριστικά (κυρίως τη μελέτη, την παραγωγή και τις τελικές δοκιμές) των υποσυστημάτων και οχημάτων, καθώς και τη διαδικασία έγκρισής τους για θέση σε χρήση,

Μεταγενέστερα, η οδηγία (ΕΕ) 2016/797 ορίζει τα υποσυστήματα, είτε δομικά είτε λειτουργικά, που αποτελούν μέρος του σιδηροδρομικού συστήματος της Ευρωπαϊκής Ένωσης.

Η οδηγία διαλειτουργικότητας, καθορίζει τις προϋποθέσεις που πρέπει να πληρούνται για να επιτευχθεί η διαλειτουργικότητα στο σιδηροδρομικό σύστημα της Ένωσης, κατά τρόπο συμβατό προς την οδηγία της ασφάλειας (ΕΕ) 2016/798 , προκειμένου να καθοριστεί το μέγιστο επίπεδο τεχνικής εναρμόνισης, να καταστεί δυνατή η διευκόλυνση, η βελτίωση και η ανάπτυξη των υπηρεσιών σιδηροδρομικών μεταφορών εντός της Ένωσης και με τρίτες χώρες και να προωθηθεί η ολοκλήρωση του ενιαίου ευρωπαϊκού σιδηροδρομικού χώρου και η σταδιακή επίτευξη της εσωτερικής αγοράς.

Οι προϋποθέσεις αυτές αφορούν τον σχεδιασμό, την κατασκευή, τη θέση σε λειτουργία, την αναβάθμιση, την ανακαίνιση, τη λειτουργία και τη συντήρηση των στοιχείων του εν λόγω συστήματος, καθώς και τα επαγγελματικά προσόντα και τους όρους υγείας και ασφάλειας του προσωπικού που συμμετέχει στη λειτουργία και τη συντήρησή του.

1. **Περιγράψτε τις Τεχνικές Προδιαγραφές Διαλειτουργικότητας των υποσυστημάτων του σιδηροδρομικού συστήματος**

Μία Τεχνική Προδιαγραφή Διαλειτουργικότητας (ΤΠΔ) είναι στην ουσία ένα κοινό και εναρμονισμένο τεχνικό πρότυπο, η εφαρμογή των απαιτήσεων του οποίου είναι αναγκαία προϋπόθεση για να ικανοποιηθούν οι θεμελιώδεις (βασικές) απαιτήσεις της διαλειτουργικότητας.

Η διάκριση του σιδηροδρομικού συστήματος σε υποσυστήματα και ο προσδιορισμός των προδιαγραφών που αυτά οφείλουν να πληρούν επιτυγχάνεται μέσω των Τεχνικών Προδιαγραφών Διαλειτουργικότητας (ΤΠΔ), για την ομοιόμορφη ικανοποίηση των βασικών απαιτήσεων από όλα τα ευρωπαϊκά δίκτυα και τις σιδηροδρομικές επιχειρήσεις των κρατών – μελών της ΕΕ.

Με άλλα λόγια η οδηγία διαλειτουργικότητας, θεσπίζει τις διατάξεις που σχετίζονται, για κάθε υποσύστημα (βλέπε παρακάτω), με τα στοιχεία διαλειτουργικότητας, τις διεπαφές και τις διαδικασίες, καθώς και τις προϋποθέσεις γενικής συμβατότητας του ενωσιακού σιδηροδρομικού συστήματος που απαιτούνται για την επίτευξη της διαλειτουργικότητάς του.

Το ενωσιακό σιδηροδρομικό σύστημα, τα υποσυστήματα από τα οποία αποτελείται καθώς επίσης και τα στοιχεία διαλειτουργικότητας συμπεριλαμβανομένων των διεπαφών, οφείλουν να πληρούν τις σχετικές βασικές απαιτήσεις όπως αυτές αναλύονται στο Παράρτημα ΙΙΙ του άρθ. 52 του ν. 4632/2019.

Οι ΤΠΔ των υποσυστημάτων είναι οι ακόλουθες:

* για το υποσύστημα «Τροχαίο υλικό – Μηχανές και επιβατικό τροχαίο υλικό» του σιδηροδρομικού Συστήματος της Ευρωπαϊκής Ένωσης (Κανονισμός (ΕΕ) 1302/2014, όπως ισχύει ).
* για το υποσύστημα «Τροχαίο υλικό – Θόρυβος» του σιδηροδρομικού Συστήματος της Ευρωπαϊκής Ένωσης (Κανονισμός (ΕΕ) 1304/2014, όπως ισχύει).
* για το υποσύστημα «Τροχαίο υλικό – Εμπορευματικές Φορτάμαξες» του σιδηροδρομικού Συστήματος της Ευρωπαϊκής Ένωσης (Κανονισμός (ΕΕ) 321/2013, όπως ισχύει).
* για το υποσύστημα «Υποδομή» του σιδηροδρομικού Συστήματος της Ευρωπαϊκής Ένωσης (Κανονισμός (ΕΕ) 1299/2014, όπως ισχύει).
* για το υποσύστημα «Ενέργεια» του σιδηροδρομικού Συστήματος της Ευρωπαϊκής Ένωσης (Κανονισμός (ΕΕ) 1301/2014, όπως ισχύει).
* για το υποσύστημα «Έλεγχος – χειρισμός και σηματοδότηση» του σιδηροδρομικού Συστήματος της Ευρωπαϊκής Ένωσης (Κανονισμός (ΕΕ) 2016/919, όπως ισχύει).
* για την προσβασιμότητα του σιδηροδρομικού Συστήματος της Ευρωπαϊκής Ένωσης για τα άτομα με αναπηρία και άτομα με μειωμένη κινητικότητα (Κανονισμός (ΕΕ) 1300/2014, όπως ισχύει).
* για το υποσύστημα «Διεξαγωγή και διαχείριση της κυκλοφορίας» του σιδηροδρομικού Συστήματος της Ευρωπαϊκής Ένωσης (Κανονισμός (ΕΕ) 2015/995, όπως ισχύει).
* για το υποσύστημα «Τηλεματικές εφαρμογές για εμπορευματικές μεταφορές» του σιδηροδρομικού Συστήματος της Ευρωπαϊκής Ένωσης (Κανονισμός (ΕΕ) 1305/2014, όπως ισχύει).
* για το υποσύστημα «Τηλεπληροφορικές εφαρμογές για επιβατικές υπηρεσίες» του σιδηροδρομικού Συστήματος της Ευρωπαϊκής Ένωσης (Κανονισμός (ΕΕ) 454/2011, όπως ισχύει).
* για την «Ασφάλεια στις σιδηροδρομικές σήραγγες» του σιδηροδρομικού Συστήματος της Ευρωπαϊκής Ένωσης (Κανονισμός (ΕΕ) 1303/2014, όπως ισχύει).