

ΑΠΟΦΑΣΗ ΤΗΣ ΕΠΙΤΡΟΠΗΣ

της 23ης Απριλίου 2012

σχετικά με τη δεύτερη δέσμη κοινών στόχων ασφαλείας για το σιδηροδρομικό σύστημα

[κοινοποιηθείσα υπό τον αριθμό C(2012) 2084]

(Κείμενο που παρουσιάζει ενδιαφέρον για τον ΕΟΧ)

(2012/226/ΕΕ)

Η ΕΥΡΩΠΑΪΚΗ ΕΠΙΤΡΟΠΗ,

Έχοντας υπόψη τη Συνθήκη για τη λειτουργία της Ευρωπαϊκής Ένωσης,

Έχοντας υπόψη την οδηγία 2004/49/ΕΚ του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 29ης Απριλίου 2004, για την ασφάλεια των κοινωτικών σιδηροδρόμων, η οποία τροποποιεί την οδηγία 95/18/ΕΚ του Συμβουλίου σχετικά με τις άδειες σε σιδηροδρομικές επιχειρήσεις και την οδηγία 2001/14/ΕΚ σχετικά με την κατανομή της χωρητικότητας των σιδηροδρομικών υποδομών και τις χρεώσεις για τη χρήση σιδηροδρομικής υποδομής καθώς και με την πιστοποίηση ασφαλείας (οδηγία για την ασφάλεια των σιδηροδρόμων) ⁽¹⁾, και ιδίως το άρθρο 7 παράγραφος 3 δεύτερο εδάφιο,

Εκτιμώντας τα ακόλουθα:

- (1) Η Επιτροπή διαβίβασε στον Ευρωπαϊκό Οργανισμό Σιδηροδρόμων (Οργανισμός) εντολή σύμφωνα με την οδηγία 2004/49/ΕΚ να εκπονήσει σχέδιο κοινών στόχων ασφαλείας («ΚΣΑ») και το σχετικό σχέδιο κοινών μεθόδων ασφαλείας για το χρονικό διάστημα από το 2011 έως το 2015. Ο Οργανισμός υπέβαλε στην Επιτροπή τις συστάσεις του σχετικά με τη δεύτερη δέσμη του σχεδίου ΚΣΑ. Η παρούσα απόφαση βασίζεται στις συστάσεις του Οργανισμού.
- (2) Σύμφωνα με τη μέθοδο που καθορίστηκε με την απόφαση 2009/460/ΕΚ της Επιτροπής, της 5ης Ιουνίου 2009, περί της έγκρισης κοινής μεθόδου ασφαλείας για την εκτίμηση της επίτευξης των στόχων ασφαλείας, όπως προβλέπεται στο άρθρο 6 της οδηγίας 2004/49/ΕΚ του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου ⁽²⁾, και προκειμένου να καθοριστούν η πρώτη και η δεύτερη δέσμη ΚΣΑ σύμφωνα με την οδηγία 2004/49/ΕΚ, είναι αναγκαίος ο ποσοτικός προσδιορισμός των σημερινών επιδόσεων ασφαλείας των σιδηροδρομικών συστημάτων στα κράτη μέλη μέσω εθνικών τιμών αναφοράς ΕΤΑ (NRV). Η απόφαση 2009/460/ΕΚ ορίζει την ΕΤΑ ως μέτρο αναφοράς που καταδεικνύει, όσον αφορά το οικείο κράτος μέλος, το μέγιστο ανεκτό επίπεδο για κατηγορία σιδηροδρομικού κινδύνου. Όμως εάν η ΕΤΑ είναι υψηλότερη από τον αντίστοιχο ΚΣΑ που υπολογίστηκε με τη μέθοδο, το μέγιστο ανεκτό επίπεδο κινδύνου για κράτος μέλος είναι ο αντίστοιχος ΚΣΑ που προκύπτει από τις ΕΤΑ, με τη μέθοδο που εκτιμάται στην ενότητα 2.2 του παραρτήματος της απόφασης 2009/460/ΕΚ.
- (3) Οι τιμές για την πρώτη δέσμη ΚΣΑ, που υπολογίστηκαν με βάση δεδομένα από το 2004 έως το 2007, παρατίθενται στην απόφαση 2010/409/ΕΕ της Επιτροπής, της 19ης Ιου-

λίου 2010, σχετικά με τους κοινούς στόχους ασφαλείας που αναφέρονται στο άρθρο 7 της οδηγίας 2004/49/ΕΚ του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου ⁽³⁾.

- (4) Η οδηγία 2004/49/ΕΚ προβλέπει δεύτερη δέσμη ΚΣΑ, οι οποίοι πρόκειται να βασίζονται στην πείρα που θα αποκτηθεί από την πρώτη δέσμη κοινών στόχων ασφαλείας και την εφαρμογή τους. Η δεύτερη δέσμη πρέπει να αντικατοπτρίζει όλους τους τομείς προτεραιότητας στους οποίους είναι αναγκαία περαιτέρω βελτίωση της ασφαλείας. Οι τιμές για τη δεύτερη δέσμη ΚΣΑ έχουν υπολογιστεί με βάση τα δεδομένα από 2004 έως 2009, τα οποία έχουν διαβιβαστεί στη ΣΥΕΕ (Eurostat) τα κράτη μέλη σύμφωνα με τον κανονισμό (ΕΚ) αριθ. 91/2003 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 16ης Δεκεμβρίου 2002, για τις στατιστικές σχετικά με τις σιδηροδρομικές μεταφορές ⁽⁴⁾. Οι υπολογισμοί εκτελέστηκαν με χρήση της μεθόδου που περιγράφεται στα σημεία 2.1.1 και 2.3.1 του παραρτήματος της απόφασης 2009/460/ΕΚ.
- (5) Δεδομένου ότι η πρώτη δέσμη ΚΣΑ δημοσιεύτηκε τον Ιούλιο του 2010, δεν ήταν αρκετός ο χρόνος ώστε να αποκτηθεί επαρκής πείρα για την τροποποίηση των κατηγοριών κινδύνου. Γι' αυτό οι κατηγορίες κινδύνου παραμένουν οι ίδιες, όπως στην πρώτη δέσμη ΚΣΑ. Με βάση πάντως το πλήθος ατυχημάτων και θανάτων στη σιδηροδρομική κυκλοφορία, οι δύο κύριες κατηγορίες κινδύνου είναι οι παρόντες χωρίς άδεια σε σιδηροδρομικές εγκαταστάσεις (60 % των θανάτων) και οι χρηστές ισόπεδων διαβάσεων (29 % των θανάτων).
- (6) Οι τιμές για τη δεύτερη δέσμη ΚΣΑ καλύπτουν το σιδηροδρομικό σύστημα της Ένωσης ως σύνολο. Δεν υπάρχουν διαθέσιμα δεδομένα για τον υπολογισμό ΚΣΑ όσον αφορά τα διάφορα μέρη του σιδηροδρομικού συστήματος όπως αναφέρονται στο στοιχείο ε) του άρθρου 3 της οδηγίας 2004/49/ΕΚ. Η εν λόγω διάταξη ορίζει τους ΚΣΑ ως τα επίπεδα ασφαλείας που πρέπει κατ' ελάχιστον να επιτυγχάνονται στα διάφορα τμήματα του σιδηροδρομικού συστήματος (όπως φέρ' ειπείν το συμβατικό σιδηροδρομικό σύστημα, το σιδηροδρομικό σύστημα υψηλών ταχυτήτων, τις μακρές σιδηροδρομικές σήραγγες ή τις γραμμές που χρησιμοποιούνται αποκλειστικά για εμπορευματικές μεταφορές) καθώς και στο σύστημα ως σύνολο, εκφραζόμενα ως κριτήρια αποδοχής κινδύνου. Η εκπόνηση ΚΣΑ για τα εν λόγω μέρη του σιδηροδρομικού συστήματος δεν είναι προς στιγμή εφικτή, λόγω έλλειψης εναρμονισμένων και αξιόπιστων δεδομένων σχετικά με τις επιδόσεις ασφαλείας μερών σιδηροδρομικών συστημάτων που λειτουργούν στα κράτη μέλη. Εντούτοις, είναι σκόπιμη η θέσπιση της δεύτερης δέσμης ΚΣΑ.
- (7) Συνεπώς, η απόφαση 2010/409/ΕΚ πρέπει να αντικατασταθεί από την παρούσα απόφαση.

⁽¹⁾ ΕΕ L 164 της 30.4.2004, σ. 44.⁽²⁾ ΕΕ L 150 της 13.6.2009, σ. 11.⁽³⁾ ΕΕ L 189 της 22.7.2010, σ. 19.⁽⁴⁾ ΕΕ L 14 της 21.1.2003, σ. 1.

- (8) Τα μέτρα που προβλέπονται στην παρούσα απόφαση είναι σύμφωνα με τη γνώμη της επιτροπής του άρθρου 27 παράγραφος 1 της οδηγίας 2004/49/ΕΚ,

ΕΞΕΛΩΣΕ ΤΗΝ ΠΑΡΟΥΣΑ ΑΠΟΦΑΣΗ:

Άρθρο 1

Αντικείμενο και ορισμοί

Η παρούσα απόφαση καθορίζει τη δεύτερη δέσμη κοινών στόχων ασφαλείας για το σιδηροδρομικό σύστημα σύμφωνα με την οδηγία 2004/49/ΕΚ και την απόφαση 2009/460/ΕΚ.

Για τους σκοπούς της παρούσας απόφασης εφαρμόζονται οι ορισμοί της οδηγίας 2004/49/ΕΚ, του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 91/2003 και της απόφασης 2009/460/ΕΚ.

Άρθρο 2

Εθνικές τιμές αναφοράς

Οι εθνικές τιμές αναφοράς για τα κράτη μέλη και για τις διάφορες κατηγορίες κινδύνου που χρησιμοποιούνται στον υπολογισμό των κοινών στόχων ασφαλείας δίδονται στο μέρος 1 του παραρτήματος.

Άρθρο 3

Κοινοί στόχοι ασφαλείας

Οι τιμές, οι οποίες καλύπτουν το σιδηροδρομικό σύστημα ως σύνολο, της δεύτερης δέσμης κοινών στόχων ασφαλείας για τις διάφορες κατηγορίες κινδύνου δίδονται στο μέρος 2 του παραρτήματος.

Άρθρο 4

Κατάργηση

Η απόφαση 2010/409/ΕΚ καταργείται.

Άρθρο 5

Αποδέκτες

Η παρούσα απόφαση απευθύνεται στα κράτη μέλη.

Βρυξέλλες, 23 Απριλίου 2012.

Για την Επιτροπή

Siim KALLAS

Αντιπρόεδρος

ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ

1. Εθνικές Τιμές Αναφοράς (ETA)

1.1. ETA κινδύνου για επιβάτες (ETA 1.1 και ETA 1.2)

Κράτος μέλος	ETA 1.1 ($\times 10^{-9}$) (*)	ETA 1.2 ($\times 10^{-9}$) (**)
Βέλγιο (BE)	37,30	0,318
Βουλγαρία (BG)	170,00	1,65
Τσεχική Δημοκρατία (CZ)	46,50	0,817
Δανία (DK)	9,04	0,11
Γερμανία (DE)	8,13	0,081
Εσθονία (EE)	78,20	0,665
Ιρλανδία (IE)	2,74	0,0276
Ελλάδα (EL)	54,70	0,503
Ισπανία (ES)	29,20	0,27
Γαλλία (FR)	22,50	0,11
Ιταλία (IT)	38,10	0,257
Λετονία (LV)	78,20	0,665
Λιθουανία (LT)	97,20	0,757
Λουξεμβούργο (LU)	23,80	0,176
Ουγγαρία (HU)	170,00	1,65
Κάτω Χώρες (NL)	7,43	0,0889
Αυστρία (AT)	26,30	0,292
Πολωνία (PL)	116,10	0,849
Πορτογαλία (PT)	41,80	0,309
Ρουμανία (RO)	170,00	1,65
Σλοβενία (SI)	25,30	0,362
Σλοβακία (SK)	35,80	0,513
Φινλανδία (FI)	9,04	0,11
Σουηδία (SE)	3,54	0,0329
Ηνωμένο Βασίλειο (UK)	2,73	0,0276

(*) Η ETA 1.1 εκφράζεται ως ο λόγος: Πλήθος ΘΣΣΤ επιβατών ανά έτος συνεπεία σοβαρών ατυχημάτων/Πλήθος επιβατικών συρμοχλιομέτρων ανά έτος. Εν προκειμένω ως επιβατικό συρμοχλιόμετρο νοείται η μονάδα κυκλοφορίας που αφορά μόνον επιβατικές αμαξοστοιχίες.

(**) Η ETA 1.2 εκφράζεται ως ο λόγος: Πλήθος ΘΣΣΤ επιβατών ανά έτος συνεπεία σοβαρών ατυχημάτων/Πλήθος επιβατοχλιομέτρων ανά έτος.

Στο (*) και στο (**) οι ΘΣΣΤ νοούνται όπως ορίζονται στο άρθρο 3 της απόφασης 2009/460/ΕΚ.

1.2. ETA κινδύνου για απασχολούμενους (ETA 2)

Κράτος μέλος	ETA 2 ($\times 10^{-9}$) (*)
Βέλγιο (BE)	24,60
Βουλγαρία (BG)	21,20
Τσεχική Δημοκρατία (CZ)	16,50

Κράτος μέλος	ETA 2 ($\times 10^{-9}$) (*)
Δανία (DK)	9,10
Γερμανία (DE)	12,60
Εσθονία (EE)	64,80
Ιρλανδία (IE)	5,22
Ελλάδα (EL)	77,90
Ισπανία (ES)	8,81
Γαλλία (FR)	6,06
Ιταλία (IT)	18,90
Λετονία (LV)	64,80
Λιθουανία (LT)	41,00
Λουξεμβούργο (LU)	12,00
Ουγγαρία (HU)	9,31
Κάτω Χώρες (NL)	5,97
Αυστρία (AT)	20,30
Πολωνία (PL)	17,20
Πορτογαλία (PT)	53,10
Ρουμανία (RO)	21,2
Σλοβενία (SI)	40,90
Σλοβακία (SK)	1,36
Φινλανδία (FI)	9,21
Σουηδία (SE)	2,86
Ηνωμένο Βασίλειο (UK)	5,17

(*) Η ETA 2 εκφράζεται ως ο λόγος: Πλήθος ΘΣΣΤ υπαλλήλων ανά έτος συνεπεία σοβαρών ατυχημάτων/Πλήθος συρμοχιλιόμετρων ανά έτος.

Οι ΘΣΣΤ νοούνται όπως ορίζονται στο άρθρο 3 της απόφασης 2009/460/ΕΚ.

1.3. ETA κινδύνου για χρήστες ισόπεδων διαβάσεων (ETA 3.1 και ETA 3.2)

Κράτος μέλος	ETA 3,1 ($\times 10^{-9}$) (*)	ETA 3.2 (**)
Βέλγιο (BE)	138,0	χ.α.
Βουλγαρία (BG)	341,0	χ.α.
Τσεχική Δημοκρατία (CZ)	238,0	χ.α.
Δανία (DK)	65,4	χ.α.
Γερμανία (DE)	67,8	χ.α.
Εσθονία (EE)	400,0	χ.α.
Ιρλανδία (IE)	23,6	χ.α.
Ελλάδα (EL)	710,0	χ.α.
Ισπανία (ES)	109,0	χ.α.

Κράτος μέλος	ΕΤΑ 3,1 ($\times 10^{-9}$) (*)	ΕΤΑ 3.2 (**)
Γαλλία (FR)	78,7	χ.α.
Ιταλία (IT)	42,9	χ.α.
Λετονία (LV)	239,0	χ.α.
Λιθουανία (LT)	522,0	χ.α.
Λουξεμβούργο (LU)	95,9	χ.α.
Ουγγαρία (HU)	274,0	χ.α.
Κάτω Χώρες (NL)	127,0	χ.α.
Αυστρία (AT)	160,0	χ.α.
Πολωνία (PL)	277,0	χ.α.
Πορτογαλία (PT)	461,0	χ.α.
Ρουμανία (RO)	341,0	χ.α.
Σλοβενία (SI)	364,0	χ.α.
Σλοβακία (SK)	309,0	χ.α.
Φινλανδία (FI)	164,0	χ.α.
Σουηδία (SE)	64,0	χ.α.
Ηνωμένο Βασίλειο (UK)	23,5	χ.α.

(*) Η ΕΤΑ 3.1 εκφράζεται ως ο λόγος: Πλήθος ΘΣΣΤ χρηστών ισόπεδων διαβάσεων ανά έτος συνεπεία σοβαρών ατυχημάτων/Πλήθος συμμοχιλιόμετρων ανά έτος.

(**) Η ΕΤΑ 3.2 εκφράζεται ως ο λόγος: Πλήθος ΘΣΣΤ χρηστών ισόπεδων διαβάσεων ανά έτος συνεπεία σοβαρών ατυχημάτων/[(Πλήθος συμμοχιλιόμετρων ανά έτος \times Πλήθος ισόπεδων διαβάσεων)/Τροχιολιόμετρα]. Τα δεδομένα για το πλήθος ισόπεδων διαβάσεων και τροχιολιόμετρων δεν ήσαν επαρκώς αξιόπιστα κατά το χρόνο λήψης των δεδομένων (τα περισσότερα κράτη μέλη ανέφεραν κοινά δεδομένα για γραμμολιόμετρα αντί για τροχιολιόμετρα).

Στο (*) και στο (**) οι ΘΣΣΤ νοούνται όπως ορίζονται στο άρθρο 3 της απόφασης 2009/460/ΕΚ.

1.4. ΕΤΑ κινδύνου για πρόσωπα κατατασσόμενα ως «άλλοι» (ΕΤΑ 4)

Κράτος μέλος	ΕΤΑ 4 ($\times 10^{-9}$) (*)
Βέλγιο (BE)	2,86
Βουλγαρία (BG)	4,51
Τσεχική Δημοκρατία (CZ)	2,41
Δανία (DK)	14,20
Γερμανία (DE)	3,05
Εσθονία (EE)	11,60
Ιρλανδία (IE)	7,00
Ελλάδα (EL)	4,51
Ισπανία (ES)	5,54
Γαλλία (FR)	7,71
Ιταλία (IT)	6,70
Λετονία (LV)	11,60
Λιθουανία (LT)	11,60

Κράτος μέλος	ETA 4 ($\times 10^{-9}$) (*)
Λουξεμβούργο (LU)	5,47
Ουγγαρία (HU)	4,51
Κάτω Χώρες (NL)	4,70
Αυστρία (AT)	11,10
Πολωνία (PL)	11,60
Πορτογαλία (PT)	5,54
Ρουμανία (RO)	4,51
Σλοβενία (SI)	14,50
Σλοβακία (SK)	2,41
Φινλανδία (FI)	14,20
Σουηδία (SE)	14,20
Ηνωμένο Βασίλειο (UK)	7,00

(*) Η ETA 4 εκφράζεται ως ο λόγος: Ετήσιο πλήθος ΘΣΣΤ ατόμων που ανήκουν στην κατηγορία «άλλοι» συνεπεία σοβαρών ατυχημάτων/ Πλήθος συρμογυλιόμετρων ανά έτος.
Οι ΘΣΣΤ νοούνται όπως ορίζονται στο άρθρο 3 της απόφασης 2009/460/ΕΚ.

1.5. ETA κινδύνου για παρόντες χωρίς άδεια σε σιδηροδρομικές εγκαταστάσεις (ETA 5)

Κράτος μέλος	ETA 5 ($\times 10^{-9}$) (*)
Βέλγιο (BE)	72,6
Βουλγαρία (BG)	829,0
Τσεχική Δημοκρατία (CZ)	301,0
Δανία (DK)	116,0
Γερμανία (DE)	113,0
Εσθονία (EE)	1 550,0
Ιρλανδία (IE)	85,2
Ελλάδα (EL)	723,0
Ισπανία (ES)	168,0
Γαλλία (FR)	67,2
Ιταλία (IT)	119,0
Λετονία (LV)	1 310,0
Λιθουανία (LT)	2 050,0
Λουξεμβούργο (LU)	79,9
Ουγγαρία (HU)	588,0
Κάτω Χώρες (NL)	15,9
Αυστρία (AT)	119,0
Πολωνία (PL)	1 210,0
Πορτογαλία (PT)	834,0

Κράτος μέλος	ETA 5 ($\times 10^{-9}$) (*)
Ρουμανία (RO)	829,0
Σλοβενία (SI)	236,0
Σλοβακία (SK)	779,0
Φινλανδία (FI)	249,0
Σουηδία (SE)	94,8
Ηνωμένο Βασίλειο (UK)	84,5

(*) Η ETA 5 εκφράζεται ως ο λόγος: Πλήθος ΘΣΣΤ παρόντων χωρίς άδεια σε σιδηροδρομικές εγκαταστάσεις ανά έτος συνεπεία σοβαρών ατυχημάτων/Πλήθος συρμοχλιομέτρων ανά έτος.

Οι ΘΣΣΤ νοούνται όπως ορίζονται στο άρθρο 3 της απόφασης 2009/460/ΕΚ.

1.6. ETA για κοινωνικό κίνδυνο (ETA 6)

Κράτος μέλος	ETA 6 ($\times 10^{-9}$) (*)
Βέλγιο (BE)	275,0
Βουλγαρία (BG)	1 240,0
Τσεχική Δημοκρατία (CZ)	519,0
Δανία (DK)	218,0
Γερμανία (DE)	203,0
Εσθονία (EE)	2 110,0
Ιρλανδία (IE)	114,0
Ελλάδα (EL)	1 540,0
Ισπανία (ES)	323,0
Γαλλία (FR)	180,0
Ιταλία (IT)	231,0
Λετονία (LV)	1 660,0
Λιθουανία (LT)	2 590,0
Λουξεμβούργο (LU)	210,0
Ουγγαρία (HU)	1 020,0
Κάτω Χώρες (NL)	148,0
Αυστρία (AT)	329,0
Πολωνία (PL)	1 590,0
Πορτογαλία (PT)	1 360,0
Ρουμανία (RO)	1 240,0
Σλοβενία (SI)	698,0
Σλοβακία (SK)	1 130,0
Φινλανδία (FI)	417,0

Κράτος μέλος	ΕΤΑ 6 ($\times 10^{-9}$) (*)
Σουηδία (SE)	169,0
Ηνωμένο Βασίλειο (UK)	120,0

(*) Η ΕΤΑ 6 εκφράζεται ως ο λόγος: Συνολικό πλήθος ΘΣΣΤ ανά έτος συνεπεία σοβαρών ατυχημάτων/Πλήθος συρμοχιλιομέτρων ανά έτος. Εν προκειμένω ως συνολικό πλήθος ΘΣΣΤ νοείται το άθροισμα όλων των ΘΣΣΤ που λαμβάνονται υπόψη για τον υπολογισμό όλων των υπόλοιπων ΕΤΑ.

2. Τιμές που δίδονται στη δεύτερη δέσμη κοινών στόχων ασφαλείας

Κατηγορία κινδύνου	Τιμή ΚΣΑ ($\times 10^{-6}$)		Μονάδες μέτρησης
Κίνδυνος για επιβάτες	ΚΣΑ 1.1	0,17	Πλήθος ΘΣΣΤ επιβατών ανά έτος συνεπεία σοβαρών ατυχημάτων/Πλήθος επιβατικών συρμοχιλιομέτρων ανά έτος
	ΚΣΑ 1.2	0,00165	Πλήθος ΘΣΣΤ επιβατών ανά έτος συνεπεία σοβαρών ατυχημάτων/Πλήθος επιβατοχιλιομέτρων ανά έτος
Κίνδυνος για εργαζομένους	ΚΣΑ 2	0,0779	Πλήθος ΘΣΣΤ υπαλλήλων ανά έτος συνεπεία σοβαρών ατυχημάτων/Πλήθος συρμοχιλιομέτρων ανά έτος
Κίνδυνος για χρήστες ισόπεδων διαβάσεων	ΚΣΑ 3.1	0,710	Πλήθος ΘΣΣΤ χρηστών ισόπεδων διαβάσεων ανά έτος συνεπεία σοβαρών ατυχημάτων/Πλήθος συρμοχιλιομέτρων ανά έτος
	ΚΣΑ 3.2	χ.α. (*)	Πλήθος ΘΣΣΤ χρηστών ισόπεδων διαβάσεων ανά έτος συνεπεία σοβαρών ατυχημάτων/[(Πλήθος συρμοχιλιομέτρων ανά έτος \times Πλήθος ισόπεδων διαβάσεων)/Τροχιλοχιλιόμετρα]
Κίνδυνος για «άλλους»	ΚΣΑ 4	0,0145	Ετήσιο πλήθος ΘΣΣΤ ατόμων που ανήκουν στην κατηγορία «άλλοι» συνεπεία σοβαρών ατυχημάτων/Πλήθος συρμοχιλιομέτρων ανά έτος
Κίνδυνος για άτομα που βρίσκονται χωρίς άδεια στις σιδηροδρομικές εγκαταστάσεις	ΚΣΑ 5	2,05	Πλήθος ΘΣΣΤ παρόντων χωρίς άδεια σε σιδηροδρομικές εγκαταστάσεις ανά έτος συνεπεία σοβαρών ατυχημάτων/Πλήθος συρμοχιλιομέτρων ανά έτος
Κίνδυνος για την κοινωνία ως σύνολο	ΚΣΑ 6	2,59	Συνολικό πλήθος ΘΣΣΤ ανά έτος συνεπεία σοβαρών ατυχημάτων/Πλήθος συρμοχιλιομέτρων ανά έτος

(*) Τα δεδομένα για το πλήθος ισόπεδων διαβάσεων και τροχιλοχιλιομέτρων που ήσαν αναγκαία για τον υπολογισμό αυτού του ΚΣΑ δεν ήταν επαρκώς αξιόπιστα κατά το χρόνο λήψης των δεδομένων (π.χ., τα περισσότερα κράτη μέλη ανέφεραν δεδομένα για γραμμοχιλιόμετρα αντί για τροχιλοχιλιόμετρα).