Το παρόν έγγραφο αποτελεί απλώς βοήθημα τεκμηρίωσης και τα θεσμικά όργανα δεν αναλαμβάνουν καμία ευθύνη για το περιεχόμενό του

►**B**

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)

(ΕΕ L 115 της 27.4.2012, σ. 27)

Τροποποιείται από:

		Επίσημη Εφημερίδα		
		αριθ.	σελίδα	ημερομηνία
►**M1**	Εκτελεστική απόφαση 2013/753/ΕΕ της Επιτροπής της 11ης Δεκεμβρίου 2013	L 334	37	13.12.2013

▼B

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 κοινοτικών 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 ασφάλειας (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 ασφάλειας για την εκτίμηση της επίτευξης των στόχων ασφάλειας, 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 εκτίθεται στην ενότητα 2.2 του παραρτήματος της απόφασης 2009/460/ΕΚ.

[1] ΕΕ L 164 της 30.4.2004, σ. 44.
[2] ΕΕ L 150 της 13.6.2009, σ. 11.

▼B

(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 Ιουλίου 2010, σχετικά με τους κοινούς στόχους ασφάλειας που αναφέρονται στο άρθρο 7 της οδηγίας 2004/49/ΕΚ του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου ([1]).

(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 ασφάλειας. Οι τιμές για τη δεύτερη δέσμη ΚΣΑ έχουν υπολογιστεί με βάση τα δεδομένα από 2004 έως 2009, τα οποία έχουν διαβιβάσει 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 ([2]). 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 χρήστες 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 ασφάλειας 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.

(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,

([1]) ΕΕ L 189 της 22.7.2010, σ. 19.
([2]) ΕΕ L 14 της 21.1.2003, σ. 1.

▼B

ΕΞΕΔΩΣΕ 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.

▼B

ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ

▼M1

1. **Εθνικές Τιμές Αναφοράς (ΕΤΑ)**

1.1. *ΕΤΑ για κίνδυνο κατά των επιβατών (ΕΤΑ 1.1 και ΕΤΑ 1.2)*

Κράτος μέλος	ΕΤΑ 1.1 (× E-09) (*)	ΕΤΑ 1.2 (× E-09) (**)
Βέλγιο (BE)	37,30	0,318
Βουλγαρία (BG)	207,00	1,911
Τσεχική Δημοκρατία (CZ)	46,50	0,817
Δανία (DK)	9,04	0,110
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	0,270
Γαλλία (FR)	22,50	0,110
Κροατία (HR)	176,9	1,135
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	1,650
Κάτω Χώρες (NL)	7,43	0,089
Αυστρία (AT)	26,30	0,292
Πολωνία (PL)	116,10	0,849
Πορτογαλία (PT)	41,80	0,309
Ρουμανία (RO)	57,40	0,607
Σλοβενία (SI)	25,30	0,362
Σλοβακία (SK)	62,10	0,883
Φινλανδία (FI)	9,04	0,110
Σουηδία (SE)	3,54	0,033
Ηνωμένο Βασίλειο (UK)	2,73	0,028

(*) Η ΕΤΑ 1.1 εκφράζεται ως: το πλήθος θανάτων και σταθμισμένων σοβαρών τραυματισμών (FWSI/ΘΣΣΤ) επιβατών ανά έτος συνεπεία σοβαρών ατυχημάτων διά του πλήθους επιβατικών συρμοχιλιομέτρων ανά έτος. Εν προκειμένω ως επιβατικό συρμοχιλιόμετρο νοείται η μονάδα κυκλοφορίας που αφορά μόνον επιβατικές αμαξοστοιχίες.

(**) Η ΕΤΑ 1.2 εκφράζεται ως: το πλήθος θανάτων και σταθμισμένων σοβαρών τραυματισμών (FWSI/ΘΣΣΤ) επιβατών ανά έτος συνεπεία σοβαρών ατυχημάτων διά του πλήθους επιβατοχιλιομέτρων ανά έτος.

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

▼**M1**

1.2. *ΕΤΑ για κίνδυνο κατά των απασχολουμένων (ΕΤΑ 2)*

Κράτος μέλος	ΕΤΑ 2 (× E-09) (*)
Βέλγιο (BE)	24,60
Βουλγαρία (BG)	20,40
Τσεχική Δημοκρατία (CZ)	16,50
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
Κροατία (HR)	73,65
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)	22,30
Σλοβενία (SI)	40,90
Σλοβακία (SK)	2,71
Φινλανδία (FI)	9,21
Σουηδία (SE)	2,86
Ηνωμένο Βασίλειο (UK)	5,17

(*) Η ΕΤΑ 2 εκφράζεται ως: το πλήθος ΘΣΣΤ υπαλλήλων ανά έτος συνεπεία σοβαρών ατυχημάτων διά του πλήθους συρμοχιλιομέτρων ανά έτος.
Οι ΘΣΣΤ νοούνται όπως ορίζονται στο άρθρο 3 της απόφασης 2009/460/ΕΚ.

1.3. *ΕΤΑ για κινδύνους για τους χρήστες ισόπεδων διαβάσεων (ΕΤΑ 3.1 και ΕΤΑ 3.2)*

Κράτος μέλος	ΕΤΑ 3.1 (× E-09) (*)	ΕΤΑ 3.2 (**)
Βέλγιο (BE)	138,0	Δεν διατίθεται
Βουλγαρία (BG)	141,6	Δεν διατίθεται
Τσεχική Δημοκρατία (CZ)	238,0	Δεν διατίθεται

▼**M1**

Κράτος μέλος	ΕΤΑ 3.1 (× Ε-09) (*)	ΕΤΑ 3.2 (**)
Δανία (DK)	65,4	Δεν διατίθεται
Γερμανία (DE)	67,8	Δεν διατίθεται
Εσθονία (EE)	400,0	Δεν διατίθεται
Ιρλανδία (IE)	23,6	Δεν διατίθεται
Ελλάδα (EL)	710,0	Δεν διατίθεται
Ισπανία (ES)	109,0	Δεν διατίθεται
Γαλλία (FR)	78,7	Δεν διατίθεται
Κροατία (HR)	611,3	Δεν διατίθεται
Ιταλία (IT)	42,9	Δεν διατίθεται
Λετονία (LV)	239,0	Δεν διατίθεται
Λιθουανία (LT)	522,0	Δεν διατίθεται
Λουξεμβούργο (LU)	95,9	Δεν διατίθεται
Ουγγαρία (HU)	274,0	Δεν διατίθεται
Κάτω Χώρες (NL)	127,0	Δεν διατίθεται
Αυστρία (AT)	160,0	Δεν διατίθεται
Πολωνία (PL)	277,0	Δεν διατίθεται
Πορτογαλία (PT)	461,0	Δεν διατίθεται
Ρουμανία (RO)	542,0	Δεν διατίθεται
Σλοβενία (SI)	364,0	Δεν διατίθεται
Σλοβακία (SK)	309,0	Δεν διατίθεται
Φινλανδία (FI)	164,0	Δεν διατίθεται
Σουηδία (SE)	64,0	Δεν διατίθεται
Ηνωμένο Βασίλειο (UK)	23,5	Δεν διατίθεται

(*) Η ΕΤΑ 3.1 εκφράζεται ως: το πλήθος ΘΣΣΤ χρηστών ισόπεδων διαβάσεων ανά έτος συνεπεία σοβαρών ατυχημάτων διά του πλήθους συρμοχιλιομέτρων ανά έτος.

(**) Η ΕΤΑ 3.2 εκφράζεται ως: ο αριθμός ΘΣΣΤ χρηστών ισόπεδης διάβασης ανά έτος συνεπεία σοβαρών ατυχημάτων διά του [(πλήθους συρμοχιλιομέτρων ανά έτος × το πλήθος ισόπεδων διαβάσεων)/συρμοχιλιόμετρα)]. Τα δεδομένα για το πλήθος ισόπεδων διαβάσεων και τροχιοχιλιομέτρων δεν ήσαν επαρκώς αξιόπιστα κατά το χρόνο λήψης των δεδομένων (τα περισσότερα κράτη μέλη ανέφεραν κοινά δεδομένα για γραμμοχιλιόμετρα αντί για τροχιοχιλιόμετρα).

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

1.4. *ΕΤΑ για κίνδυνο προσώπων ταξινομημένων ως «άλλες» (ΕΤΑ 4)*

Κράτος μέλος	ΕΤΑ 4 (× Ε-09) (*)
Βέλγιο (BE)	2,86
Βουλγαρία (BG)	35,47
Τσεχική Δημοκρατία (CZ)	2,41
Δανία (DK)	14,20
Γερμανία (DE)	3,05

▼**M1**

Κράτος μέλος	ΕΤΑ 4 (× E-09) (*)
Εσθονία (EE)	11,60
Ιρλανδία (IE)	7,00
Ελλάδα (EL)	4,51
Ισπανία (ES)	5,54
Γαλλία (FR)	7,71
Κροατία (HR)	7,28 (**)
Ιταλία (IT)	6,70
Λετονία (LV)	11,60
Λιθουανία (LT)	11,60
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)	2,83
Σλοβενία (SI)	14,50
Σλοβακία (SK)	2,41
Φινλανδία (FI)	14,20
Σουηδία (SE)	14,20
Ηνωμένο Βασίλειο (UK)	7,00

(*) Η ΕΤΑ 4 εκφράζεται ως: το ετήσιο πλήθος ΘΣΣΤ ατόμων που ανήκουν στην κατηγορία «λοιποί» συνεπεία σοβαρών ατυχημάτων διά του πλήθους συρμοχιλιομέτρων ανά έτος. Οι ΘΣΣΤ νοούνται όπως ορίζονται στο άρθρο 3 της απόφασης 2009/460/ΕΚ.

(**) Η ΕΤΑ υπολογίζεται ως ο μέσος όρος των τιμών ΕΤΑ των γειτονικών χωρών (Ουγγαρία, Ρουμανία και Σλοβενία).

1.5. *ΕΤΑ για κίνδυνο για άτομα μη εξουσιοδοτημένα μέσα σε σιδηροδρομικές εγκαταστάσεις (ΕΤΑ 5)*

Κράτος μέλος	ΕΤΑ 5 (× E-09) (*)
Βέλγιο (BE)	72,6
Βουλγαρία (BG)	900,2
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

▼**M1**

Κράτος μέλος	ΕΤΑ 5 (× Ε-09) (*)
Γαλλία (FR)	67,2
Κροατία (HR)	676,3 (**)
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
Ρουμανία (RO)	1 388,2
Σλοβενία (SI)	236,0
Σλοβακία (SK)	1 758,0
Φινλανδία (FI)	249,0
Σουηδία (SE)	94,8
Ηνωμένο Βασίλειο (UK)	84,5

(*) Η ΕΤΑ 5 εκφράζεται ως: Ο αριθμός ΘΣΣΤ ατόμων μη εξουσιοδοτημένων μέσα σε σιδηροδρομικές εγκαταστάσεις ανά έτος συνεπεία σοβαρών ατυχημάτων διά του πλήθους συρμοχιλιομέτρων ανά έτος. Οι ΘΣΣΤ νοούνται όπως ορίζονται στο άρθρο 3 στοιχείο δ) της απόφασης 2009/460/ΕΚ.

(**) Η ΕΤΑ υπολογίζεται ως ο μέσος όρος των τιμών ΕΤΑ των γειτονικών χωρών (Ουγγαρία, Ρουμανία και Σλοβενία).

1.6. *ΕΤΑ για κοινωνικό κίνδυνο (ΕΤΑ 6)*

Κράτος μέλος	ΕΤΑ 6 (× Ε-09) (*)
Βέλγιο (BE)	275,0
Βουλγαρία (BG)	1 440,0
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
Κροατία (HR)	1 467,0
Ιταλία (IT)	231,0
Λετονία (LV)	1 660,0

▼M1

Κράτος μέλος	ΕΤΑ 6 (× E-09) (*)
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)	1 704,4
Σλοβενία (SI)	698,0
Σλοβακία (SK)	1 130,0
Φινλανδία (FI)	417,0
Σουηδία (SE)	169,0
Ηνωμένο Βασίλειο (UK)	120,0

(*) Η ΕΤΑ 6 εκφράζεται ως: το συνολικό πλήθος ΘΣΣΤ ανά έτος συνεπεία σοβαρών ατυχημάτων διά του πλήθους 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..

▼B

2. **Τιμές που δίδονται στη δεύτερη δέσμη κοινών στόχων ασφαλείας**

Κατηγορία κινδύνου	Τιμή ΚΣΑ (× 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 × Πλήθος ισόπεδων διαβάσεων)/Τροχιοχιλιόμετρα]

▼B

Κατηγορία κινδύνου	Τιμή ΚΣΑ (× 10^{-6})		Μονάδες μέτρησης
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 τροχιοχιλιομέτρων 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 τροχιοχιλιόμετρα.).