



Rådet for
Den Europæiske Union

Bruxelles, den 8. februar 2018
(OR. en)

6034/18
ADD 1

**Interinstitutionel sag:
2018/0026 (NLE)**

TRANS 63

FORSLAG

fra:	Jordi AYET PUIGARNAU, direktør, på vegne af generalsekretæren for Europa-Kommissionen
modtaget:	8. februar 2018
til:	Jeppe TRANHOLM-MIKKELSEN, generalsekretær for Rådet for Den Europæiske Union
Komm. dok. nr.:	COM(2018) 63 final - ANNEX
Vedr.:	BILAG til Forslag til Rådets afgørelse om den holdning, der skal indtages på vegne af Den Europæiske Union på det 26. møde i OTIF's revisionsudvalg for så vidt angår visse ændringer i konventionen om internationale jernbanebefordringer (COTIF) og tillæggene dertil

Hermed følger til delegationerne dokument - COM(2018) 63 final - ANNEX.

Bilag: COM(2018) 63 final - ANNEX



EUROPA-
KOMMISSIONEN

Bruxelles, den 7.2.2018
COM(2018) 63 final

ANNEX

BILAG

til

Forslag til Rådets afgørelse

**om den holdning, der skal indtages på vegne af Den Europæiske Union på det 26. møde i
OTIF's revisionsudvalg for så vidt angår visse ændringer i konventionen om
internationale jernbanebefordringer (COTIF) og tillæggene dertil**

BILAG

1. INDLEDNING

OTIF's generalsekretariat har indkaldt til det 26. møde i revisionsudvalget for COTIF99 i Bern, Schweiz, fra den 27. februar til den 1. marts 2018. Dokumenter vedrørende punkterne på dagsordenen foreligger online på OTIF's websted: http://otif.org/en/?page_id=126.

2. BEMÆRKNINGER TIL PUNKTER PÅ DAGSORDENEN

Punkt 1 på dagsordenen — Åbning af mødet og fastlæggelse af beslutningsdygtighed

Dokument(er): ingen

Kompetence: Unionen (delt)

Udøvelse af stemmerettigheder: ikke relevant

Holdning: ingen

Punkt 2 på dagsordenen — Valg af formand og næstformand

Dokument(er): ingen

Kompetence: Unionen (delt)

Udøvelse af stemmerettigheder: Medlemsstaterne

Holdning: ingen

Procedure 3 på dagsordenen — Vedtagelse af dagsordenen

Dokument(er): LAW-17125-CR 26/3.1

Kompetence: Unionen (delt kompetence og enekompetence)

Udøvelse af stemmerettigheder: Unionen

Holdning: For vedtagelsen af udkastet til dagsorden

Punkt 4 på dagsordenen — Ændring af forretningsordenen

Dokument(er): LAW-17125-CR 26/4

Kompetence: Unionen (delt kompetence og enekompetence)

Udøvelse af stemmerettigheder: Unionen

Holdning: Støtter alle foreslåede udkast til ændringer af OTIF's revisionsudvalgs forretningsorden

Den gældende udgave af revisionsudvalgets forretningsorden er fra før Unionens tiltrædelse af COTIF-konventionen, og visse bestemmelser er derfor forældede og har behov for at blive opdateret. Der er navnlig behov for at ændre en række bestemmelser, der regulerer Unionens stemmerettigheder og fastsætter, hvornår der er beslutningsdygtighed (artikel 4, 20 og 21), således at de er i overensstemmelse med COTIF-konventionens artikel 38 og med EU-OTIF-aftalen.

Punkt 5 på dagsordenen — Delvis revision af grundkonventionen: ændring af proceduren for revision af COTIF

Dokument(er): LAW-17126-CR 26/5

Kompetence: Unionen (delt)

Udøvelse af stemmerettigheder: Unionen

Holdning: Støtter vedtagelsen af den foreslåede revision af konventionens artikel 34 med henblik på at indrømme en nærmere fastsat frist (36 måneder) for ikrafttrædelsen af ændringer af tillæggene vedtaget af generalforsamlingen, herunder fleksibilitetsbestemmelsen med henblik på i enkelte tilfælde at forlænge en sådan frist, hvis generalforsamlingen beslutter dette med det flertal, der er fastsat i artikel 14, § 6, i COTIF.

Forslaget har til formål at forbedre og lette proceduren for revision af konventionen med hensyn til konsekvent og hurtig gennemførelse af ændringer af konventionen og tillæggene dertil og med henblik på at forhindre negative virkninger af den nuværende langvarige revisionsprocedure, herunder risikoen for intern uoverensstemmelse mellem ændringer vedtaget af revisionsudvalget og ændringer vedtaget af generalforsamlingen samt for ekstern uoverensstemmelse, navnlig med hensyn til EU-retten. OTIF-sekretariatets henstilling afspejlede den fremherskende opfattelse i den arbejdsgruppe, der tog sig af sagen, og det blev fastslået, at OTIF-medlemmerne bør være i stand til at gennemføre vedtagne ændringer, herunder via parlamentariske procedurer, inden for tre år. Forslaget synes at være nødvendigt for, at OTIF kan udvikle sig og fungere effektivt.

Punkt 6 på dagsordenen — delvis revision af de fælles CIM-regler — generalsekretærens rapport

Dokument(er): LAW-17126-CR 26/6

Kompetence: Unionen (enekompetence)

Udøvelse af stemmerettigheder: Unionen (hvis en afstemning finder sted)

Holdning: Tager generalsekretærens rapport til efterretning, fremlægger en række oplysninger om relevante igangværende aktiviteter og udviklinger, opfordrer til yderligere arbejde med vurderingen af grænseflader mellem told- og jernbanetransportregulering og støtter nedsættelsen af en arbejdsgruppe af juridiske eksperter (eller alternative koordineringsordninger inden for eksisterende OTIF-organer) for toldspørgsmål og digitalisering af godstransportdokumenter.

Punkt 7 på dagsordenen — Delvis revision af de fælles CUI-regler

Dokument(er): LAW-17128-CR 26/7.1 LAW-17129-CR 26/7.2

Kompetence: Unionen (delt)

Udøvelse af stemmerettigheder: Unionen

Holdning: Støtter forslagene til ændringer af artikel 1, § 1 og 2, artikel 3 (nyt litra aa) og ændringer til litra b), c) og g)), artikel 5, § 1, artikel 5a, § 1, og 2, artikel 7, § 2, artikel 8, § 1 og 2, artikel 9, § 1, og artikel 10, § 3, i de fælles CUI-regler og anmoder OTIF's generalsekretær om at forelægge alle ændringerne til de fælles CUI-regler for generalforsamlingen til afgørelse.

Den vigtigste indholdsmæssige ændring har til formål at præcisere anvendelsesområdet for de fælles CUI-regler ved at indføre en definition af "international jernbanetrafik" som "trafik,

der kræver anvendelse af en international togkanal eller flere på hinanden følgende nationale togkanaler, der er beliggende i mindst to stater, og som koordineres af de berørte infrastrukturforvaltere" i artikel 3 og ved at ændre artikel 1 (Anvendelsesområde) i overensstemmelse hermed, idet forbindelsen til CIV- og CIM-reglerne bevares.

Formålet er at sikre, at de fælles CUI-regler anvendes mere systematisk til deres tilsigtede formål, dvs. i international jernbanetrafik. Udkastet til ændring som foreslået for revisionsudvalget svarer til den kompromistekst, der er resultatet af arbejdet i ad hoc-arbejdsgruppen, der mødtes den 10. december 2014, den 8. juli 2015, den 24. november 2015 og den 31. maj 2016. Kommissionen bidrog til resultatet, der i overensstemmelse med anvendelsesområdet for og formålet med COTIF-konventionen, dvs. international befordring, bekræfter, at de fælles CUI-regler kun gælder for international jernbanetrafik, som det fremgår af den nye definition.

Kommissionen vurderede, at udkastet til ændringer af artikel 1 og 3 som foreslået af OTIF-sekretariatet er i overensstemmelse med definitionerne og bestemmelserne i EU's regelværk vedrørende forvaltning af jernbaneinfrastruktur og koordinering mellem infrastrukturforvalterne (f.eks. artikel 40, 43 og 46 i direktiv 2002/34/EF (omarbejdning))

For så vidt angår det udkast til ændring af artikel 8 (Infrastrukturforvalterens ansvar), som OTIF-sekretariatet har foreslået, er dette primært af redaktionel karakter og berører ikke bestemmelsens anvendelsesområde eller indhold. I de foreslåede udkast til ændring af artikel 9 samt artikel 3, 5, 5a, 7 og 10 er ændringerne af rent redaktionel karakter.

Punkt 8 på dagsordenen — Nyt tillæg H vedrørende sikker togdrift i international trafik

Dokument(er): LAW-17130-CR26/8/9/10 LAW-17131-CR26/8.1 LAW-17132-CR 26/8.2

Kompetence: Unionen (enekompetence)

Udøvelse af stemmerettigheder: Unionen

Holdning:

Støtter (LAW-17131-CR26/8.1) optagelsen af et nyt tillæg H til COTIF vedrørende sikker togdrift i international trafik til afgørelse i generalforsamlingen på følgende betingelser (tekst, der skal slettes, er overstreget, tekst, der skal tilføjes, er understreget, hvis det er relevant):

- I artikel 2, litra b), erstattes "*Certificeringsmyndighed*" med "*Sikkerhedscertificeringsmyndighed*". Rettelsen bør gennemføres konsekvent gennem hele teksten. På tysk: "*Zertifizierungsbehörde*" erstattes med "*Sicherheitsbescheinigungsbehörde*". På fransk: "*Autorité de certification*" erstattes med "*autorité de certification de sécurité*".
- I artikel 4, § 1, tilføjes følgende: "*Sikkerhedscertificeringsmyndigheden*" og "*Overvågningsmyndigheden*", *jf. artikel 6, § 1, kan være to særskilte enheder eller indgå i samme organisation.*"
- I artikel 6, § 1, tilføjes følgende: "*Overvågningsenheden* og *Sikkerhedscertificeringsmyndigheden*" *jf. artikel 4, § 1, kan være to særskilte enheder eller indgå i samme organisation.*"
- Artikel 8, § 3, litra b), affattes således: "*Procedurer samt en fælles sikkerhedsmetode vedrørende krav til sikkerhedsledelsessystemer, der skal anvendes af certificeringsmyndigheder ved udstedelse af sikkerhedscertifikater, herunder de*

nødvendige forbindelser til den fælles metode for risikovurdering og anden relevant lovgivning."

Vedrørende tilføjes af en henvisning til "procedurer": Sådanne procedurer blev indarbejdet i EU's fælles sikkerhedsmetode vedrørende krav til sikkerhedsledelsessystemer (i det følgende benævnt "CSM vedrørende SMS-krav") og er nu blevet indarbejdet i Kommissionens udkast til "gennemførelsesforordning om praktiske foranstaltninger med henblik på udstedelse af EU-sikkerhedscertifikater". Hvis OTIF ønsker at holde fast i det samme harmoniseringsformål som oprindeligt planlagt, bør den derfor medtage der hermed forbundne procedurer ud over CSM vedrørende SMS-kravene. Denne forbedring anbefales, men er ikke påkrævet for, at der stemmes for.

Forbindelse til den fælles metode for risikovurdering (i det følgende benævnt "CSM RA") og anden relevant lovgivning: Der stilles i udkastet til Kommissionens delegerede forordning om fælles sikkerhedsmetoder vedrørende krav til sikkerhedsledelsessystemer krav om anvendelse af CSM RA og anden lovgivning (navnlig, men ikke begrænset til den tekniske specifikation for interoperabilitet for drift og trafikstyring (i det følgende benævnt "TSI OPE")) for at sikre, at "(organisationens) driftsmæssige ordninger er i overensstemmelse med de sikkerhedsrelaterede krav i de gældende tekniske specifikationer for interoperabilitet samt relevante nationale regler og anden relevant lovgivning". Ovenstående forbedring af artikel 8, § 3, litra b), bør derfor støttes og kraftigt forsvares.

- Artikel 8, § 3, litra c), affattes således: *"En fælles sikkerhedsmetode til overvågning, der skal anvendes af jernbanevirksomheder og, hvis det er relevant, infrastrukturforvaltere og enheder med ansvar for vedligeholdelse"*.

Dette forslag er i overensstemmelse med artikel 7, § 4, i tillæg H, hvori der stilles krav om, at både jernbanevirksomheder og infrastrukturforvaltere "opretter sikkerhedsledelsessystemer og overvåger, at de anvendes korrekt". Anvendelse af CSM til overvågning er obligatorisk for infrastrukturforvaltere i EU og ville også være nyttig uden for Unionen. Anvendelse af CSM til overvågning skal være obligatorisk for enheder med ansvar for vedligeholdelse (i det følgende benævnt "ECM'er"). Obligatorisk anvendelse af CSM for infrastrukturforvaltere anbefales, men er ikke påkrævet for, at der stemmes for. Obligatorisk anvendelse af CSM for ECM'er er et krav og bør indarbejdes i teksten.

- Artikel 2, litra f), redaktionel forbedring, overensstemmelse med EU-terminologi (tysk udgave): *"Eisenbahnsystem" das Schienennetz in jedem Vertragsstaat, bestehend aus Linien, Strecken, Bahnhöfen, Drehscheiben und Terminals*".
- Artikel 7, § 4, redaktionel forbedring (tysk udgave): *"Die am Betrieb von Zügen im internationalen Verkehr beteiligten Infrastrukturbetreiber und Eisenbahnunternehmen haben ihr ein Sicherheitsmanagementsystem einzurichten und dessen korrekte Anwendung in Übereinstimmung mit diesen Einheitlichen Rechtsvorschriften zu kontrollieren."*

Er enig i at anmode generalsekretæren om at ændre den forklarende rapport til støtte for det nye tillæg H og forelægge den for generalforsamlingen til godkendelse.

Støtter (LAW-17131-CR26/8.2) med henblik på optagelse af det nye tillæg H i COTIF samt ændringerne til artikel 2, 6, 20, 33 og 35 i COTIF og er enig i at anmode generalsekretæren om at forelægge dem for generalforsamlingen til afgørelse.

Der er i udkastet til det nye tillæg H fastsat bestemmelser til regulering af sikker togdrift i international trafik med det formål at harmonisere COTIF med EU's regelværk og støtte interoperabilitet uden for Den Europæiske Union. Den foreslåede tekst er i overensstemmelse med bestemmelserne i det nye sikkerhedsdirektiv (EU) 2016/798 og den hermed forbundne afledte ret, undtagen med hensyn til mindre spørgsmål, der bør behandles i overensstemmelse med ovenstående forslag. Som angivet er det også nødvendigt at ændre visse bestemmelser i COTIF-konventionen med henblik på optagelse af det nye tillæg H.

Punkt 9 på dagsordenen — Delvis revision af de fælles ATMF-regler

Dokument(er): LAW-17130-CR26/8/9/10 LAW-17133-CR26/9 LAW-17134-CR26/09-10

Kompetence: Unionen (enekompetence)

Udøvelse af stemmerettigheder: Unionen

Holdning: Støtter den delvise revision af de fælles ATMF-regler som foreslået af OTIF-sekretariatet på følgende betingelser (tekst, der skal slettes, er overstreget, tekst, der skal tilføjes, er understreget, hvis det er relevant):

- Artikel 7, § 1a), affattes således: "*Køretøjer skal opfylde de UTP'er, der er gældende på tidspunktet for anmodningen om tilladelse, opgradering eller fornyelse, i overensstemmelse med disse fælles regler og under hensyntagen til migrationsstrategien for anvendelse af UTP'er, jf. artikel 8, § 2a), og artikel 8, § 4, litra f), i APTU, og mulighederne for undtagelser, jf. artikel 7a i ATMF; denne overensstemmelse skal opretholdes permanent, så længe hvert enkelt køretøj er i brug.*
- CTE skal vurdere behovet for at udarbejde et bilag til disse fælles regler, herunder bestemmelser, der giver ansøgerne mulighed for at opnå større retssikkerhed med hensyn til de forskrifter, der skal anvendes, allerede før de indgiver deres anmodning om tilladelse til brug af, opgradering eller fornyelse af køretøjer."
 - I artikel 2, litra w), ændres definitionen, og termen "køretøjer" anvendes konsekvent hele vejen gennem teksten (alle sprog). Definitionen affattes således: "*køretøj*": *et jernbanekøretøj med eller uden trækraft, der på egne hjul kører på en jernbanestrækning.*" Termen "*køretøj(er)*" — og ikke "*jernbanekøretøj*", der figurerer nogle steder — bør anvendes hele vejen gennem teksten.
 - Artikel 5, redaktionel forbedring (tysk udgave): I stedet for "*Notifikation*" læses "*Notifizierung*" i "*Jeder Vertragsstaat hat durch ~~Notifikation~~Notifizierung [...].*" Og videre "*Die ~~Notifikation~~Notifizierungen können durch regionale Organisationen, die dem COTIF beigetreten sind, im Namen von Vertragsstaaten, die Mitglied der betreffenden Organisation sind, vorgenommen werden.*"
 - Artikel 10, redaktionel forbedring (tysk udgave): "*Verzeichnis*" erstattes med "*Dossier*" i "*Wenn eine neue Betriebszulassung erforderlich ist, hat der Antragsteller dem betreffenden Vertragsstaat ein das Vorhaben beschreibendes ~~Verzeichnis~~Dossier zu übersenden.*" Og videre "*Der Vertragsstaat hat seine Entscheidung spätestens vier Monate nach der Vorlage des voll-ständigen ~~Verzeichnis~~Dossiers durch den Antragsteller zu treffen.*"
 - Artikel 13, § 1, litra a), redaktionel forbedring (den engelske og den tyske udgave): "*CTE*" erstattes af udvalgets fulde navn i "*comply with the specifications adopted by*

the CTECommittee of Technical Experts;" and "mit den vom CTEFachausschuss für technische Fragen angenommenen Spezifikationen übereinstimmen;".

– Følgende artikel 14 tilføjes: "Artikel 14 — bilag og henstilling

§ 1 Det tekniske ekspertudvalg beslutter, om der skal vedtages et bilag eller en bestemmelse, der ændrer det, i overensstemmelse med proceduren i konventionens artikel 16 og 20 og artikel 33, § 6. Afgørelserne træder i kraft i overensstemmelse med konventionens artikel 35, § 3 og 4.

§ 2 En ansøgning om vedtagelse af et bilag eller en bestemmelse, der ændrer det, kan udarbejdes af: a) enhver kontraherende stat b) enhver regional organisation som defineret i artikel 2, litra x), i ATMF c) enhver repræsentativ international sammenslutning, for hvis medlemmer eksistensen af bilaget er uundværligt af sikkerhedsmæssige og økonomiske årsager i udøvelsen af deres aktiviteter.

§ 3 Det tekniske ekspertudvalg, der bistås af passende arbejdsgrupper og generalsekretæren, er ansvarligt for udarbejdelsen af bilag på baggrund af ansøgninger udarbejdet i overensstemmelse med § 2.

§ 4 Det tekniske ekspertudvalg kan anbefale metoder og praksisser vedrørende den tekniske tilladelse til jernbanemateriel, der anvendes i international trafik."

Bestemmelserne i de fælles ATMF-regler er forenelige med bestemmelserne i Den Europæiske Unions interoperabilitetsdirektiv 2008/57/EF og med en del af sikkerhedsdirektiv 2009/49/EF. Med vedtagelsen af den fjerde jernbanepakke ændrede Unionen flere bestemmelser i dette regelværk. På grundlag af en analyse fra Kommissionen udarbejdede OTIF-sekretariatet og den relevante arbejdsgruppe ændringer vedrørende artikel 2, 3a, 5, 6, 7, 10, 10b, 11 og 13 i de fælles ATMF-regler. Disse ændringer er nødvendige for at harmonisere en mængde terminologi med de nye EU-bestemmelser og for at tage hensyn til en række proceduremæssige ændringer i EU, navnlig det forhold, at EU's Jernbaneagentur vil få kompetence til at udstede køretøjsomsætningstilladelser. De foreslåede ændringer berører ikke det grundlæggende princip i ATMF.

Punkt 10 på dagsordenen — Delvis revision af de fælles APTU-regler

Dokument(er): LAW-17130-CR26/8/9/10 LAW-17135-CR26/10 LAW-17134-CR26/09-10

Kompetence: Unionen (enekompetence)

Udøvelse af stemmerettigheder: Unionen

Holdning: Støtter vedtagelsen af ændringerne til artikel 8 i tillæg F til COTIF-konventionen samt godkendelsen af ændringerne til den relevante forklarende rapport.

Bestemmelserne i de fælles APTU-regler er forenelige med bestemmelserne i interoperabilitetsdirektiv 2008/57/EF, navnlig dem, der vedrører indholdet af de fælles tekniske forskrifter (i det følgende benævnt "UTP'er") og deres ækvivalens med Den Europæiske Unions tekniske specifikationer for interoperabilitet (i det følgende benævnt "TSI'er"). Med vedtagelsen af den fjerde jernbanepakke og navnlig det omarbejdede interoperabilitetsdirektiv (EU) 2016/797 ændrede Unionen flere bestemmelser i dette regelværk. På grundlag af en analyse fra Kommissionen udarbejdede OTIF-sekretariatet og arbejdsgruppen ændringer til de fælles APTU-regler for at sikre fortsat harmonisering med EU-retten. Ændringerne vedrører artikel 8 i de fælles APTU-regler og består i tilføjelsen af to afsnit i indholdet af UTP'er, der er ækvivalente med EU's TSI'er. Disse ændringer er nødvendige for at sikre, at indholdet af Den Europæiske Unions fremtidige TSI'er og COTIF-

konventionens UTP'er forbliver ækvivalente. De foreslåede ændringer berører ikke det grundlæggende princip i APTU.

Punkt 11 på dagsordenen — Generel drøftelse af behovet for harmonisering af tiltrædelsesbetingelser

Dokument(er): LAW-17130-CR26/11

Kompetence: Unionen (delt)

Udøvelse af stemmerettigheder: ikke relevant

Holdning: ingen

Punkt 12 på dagsordenen — Eventuelt

Dokument(er): LAW-17130-CR26/12

Kompetence: Unionen (delt)

Udøvelse af stemmerettigheder: Medlemsstaterne

Holdning: Modsætter sig ikke nedsættelsen af en arbejdsgruppe af juridiske eksperter, der skal bistå og lette funktionen af OTIF's eksisterende organer på det retlige område og sikre, at konventionen forvaltes effektivt.

Punkt 13 på dagsordenen — Delvis revision af de fælles CUV-regler

Dokument(er): LAW-17144-CR 26/13 (Forslag indgivet af Schweiz)

Kompetence: Unionen (delt)

Udøvelse af stemmerettigheder: Unionen

Holdning: Modsætter sig det forslag om ændring af artikel 7 i de fælles CUV-regler, som Schweiz har indgivet.

Artikel 7, § 1, i de fælles CUV-regler vedrører ansvaret hos ihændeberen af køretøjet og brugeren af køretøjet (jernbanevirksomheder) i tilfælde af skade, der er forvoldt af køretøjet, og som skyldes, at køretøjet er defekt. Med det foreslåede udkast til ændring tilføjes et nyt kriterium med hensyn til at bevise, at ansvaret for skade, der er forvoldt af køretøjet, og som skyldes, at køretøjet er defekt, ligger hos ihændeberen af køretøjet. I henhold til den nuværende artikel 7 i de fælles CUV-regler (hvis denne anvendes af de kontraherende parter) er ihændeberen af køretøjet kun ansvarlig, hvis det er bevist, at den skade, der er forvoldt af køretøjet, skyldes en fejl, som han er ansvarlig for. Ændringsforslaget synes at tilføje yderligere et kriterium, nemlig at ihændeberen skal bevise, at han ikke er ansvarlig for den defekt, der ligger til grund for skaden.

§ 2 i den nuværende artikel 7 i de fælles CUV-regler præciserer, at "*parterne i kontrakten kan træffe aftale om bestemmelser, der afviger fra afsnit 1.*" På dette grundlag forhandlede selskaberne i sektoren sig mellem 2013 og 2016 sig frem til en aftale, der blev godkendt af 600 jernbaneselskaber, og som muliggjorde de nødvendige ændringer af den generelle EU-aftale om brug af godsvogne (Contract of Use for wagons (i det følgende benævnt "GCU")) for at præcisere ansvaret hos ihændeberere af godsvogne. Der blev ved den underskrevne aftale indført en ny artikel 27 i GCU vedrørende princippet om ansvar i tilfælde af skade forvoldt af en godsvogn for at opnå en bedre balance og skabe større klarhed for hele sektoren i tilfælde af skade forvoldt af en godsvogn. Ved aftalen indføres begrebet "formodning om fejl", der giver mulighed for at holde ihændeberen ansvarlig for en fejl

ved køretøjet, der er forårsaget af et brud på hans vedligeholdelsesforpligtelser. Denne ændring har fundet anvendelse siden den 1. januar 2017. I dag anvender de fleste ihædere og jernbanevirksomheder, der opererer i Unionen, GCU. Det schweiziske forslag er derfor ikke nødvendigt, fordi de aftaler, som virksomhederne i sektoren har indgået, er tilstrækkelige til klart at definere det ansvar, der påhviler ihæderen og jernbanevirksomhederne i tilfælde af skade forvoldt af et køretøj i henhold til en købsaftale. Der er intet, der tyder på, at denne aftale ikke sørger for en god balance mellem de respektive parter interesser. Forslaget giver heller ikke noget solidt rationale eller en tilstrækkelig begrundelse for de foreslåede ændringer.