

Brussel, 8 februari 2018
(OR. en)

**Interinstitutioneel dossier:
2018/0026 (NLE)**

**6034/18
ADD 1**

TRANS 63

VOORSTEL

van:	de heer Jordi AYET PUIGARNAU, directeur, namens de secretaris-generaal van de Europese Commissie
ingekomen:	8 februari 2018
aan:	de heer Jeppe TRANHOLM-MIKKELSEN, secretaris-generaal van de Raad van de Europese Unie
Nr. Comdoc.:	COM(2018) 63 final - ANNEX
Betreft:	BIJLAGE bij Besluit van de Raad inzake het namens de Europese Unie in te nemen standpunt tijdens de 26e zitting van de Herzieningscommissie van de OTIF ten aanzien van bepaalde amendementen op het Verdrag betreffende het internationale spoorwegvervoer (COTIF) en op de aanhangsels daarvan

Hierbij gaat voor de delegaties document COM(2018) 63 final - ANNEX.

Bijlage: COM(2018) 63 final - ANNEX

Brussel, 7.2.2018
COM(2018) 63 final

ANNEX

BIJLAGE

bij

BESLUIT VAN DE RAAD

**inzake het namens de Europese Unie in te nemen standpunt tijdens de 26e zitting van de
Herzieningscommissie van de OTIF ten aanzien van bepaalde amendementen op het
Verdrag betreffende het internationale spoorwegvervoer (COTIF) en op de aanhangsels
daarvan**

BIJLAGE

1. INLEIDING

Het secretariaat-generaal van de OTIF (SG) heeft de 26^{ste} zitting van de Herzieningscommissie van COTIF99 bijeengeroepen in Bern, Zwitserland, van 27 februari 2017 tot en met 1 maart 2018. Documenten met betrekking tot de punten die op de agenda staan, zijn beschikbaar op de website van de OTIF: http://otif.org/en/?page_id=126

2. OPMERKINGEN OVER DE AGENDAPUNTEN

Agendapunt 1 - Opening van de vergadering en vaststelling van het quorum

Document(en): geen

Bevoegdheid: Unie (gedeeld)

Uitoefening van stemrechten: n.v.t.

Standpunt: geen

Agendapunt 2 - Verkiezing van de voorzitter en vicevoorzitter

Document(en): geen

Bevoegdheid: Unie (gedeeld)

Uitoefening van stemrechten: lidstaten

Standpunt: geen

Agendapunt 3 - Goedkeuring van de agenda

Document(en): LAW-17125-CR 26/3.1

Bevoegdheid: Unie (gedeeld en exclusief)

Uitoefening van stemrechten: Unie

Standpunt: goedkeuren van de ontwerpagenda

Agendapunt 4 - Wijziging van het reglement

Document(en): LAW-17125-CR 26/4

Bevoegdheid: Unie (gedeeld en exclusief)

Uitoefening van stemrechten: Unie

Standpunt: steun alle voorgestelde ontwerpwijzigingen van het reglement van de Herzieningscommissie van de OTIF.

De huidige versie van het reglement bestond al vóór de Unie toetrad tot het COTIF-verdrag; sommige bepalingen ervan zijn achterhaald en moeten worden geactualiseerd. Met name de bepalingen inzake de stemrechten van de Unie en de bepalingen tot vaststelling van het quorum (de artikelen 4, 20 en 21) moeten worden gewijzigd om te voldoen aan artikel 38 van het COTIF en aan de EU-OTIF-overeenkomst.

Agendapunt 5 - Gedeeltelijke herziening van het basisverdrag: wijziging van de procedure tot herziening van het COTIF

Document(en): LAW-17126-CR 26/5

Bevoegdheid: Unie (gedeeld)

Uitoefening van stemrechten: Unie

Standpunt: steun de vaststelling van de voorgestelde herziening van artikel 34 van het verdrag, die voorziet in een vaste termijn (36 maanden) voor de inwerkingtreding van wijzigingen van de aanhangsels die door de Algemene Vergadering zijn aangenomen en ruimte laat om deze termijn geval per geval uit te breiden indien de in artikel 14, § 6, van het COTIF bepaalde meerderheid van de Algemene Vergadering daartoe besluit.

Het voorstel heeft tot doel de procedure voor de herziening van het COTIF-verdrag te verbeteren en te vereenvoudigen, zodat wijzigingen van het verdrag en de aanhangsels daarvan consequent en snel kunnen worden toegepast, en te voorkomen dat de huidige langdurige herzieningsprocedure nadelige gevolgen zou hebben, zoals het risico dat wijzigingen die zijn vastgesteld door de Herzieningscommissie en wijzigingen die zijn vastgesteld door de Algemene Vergadering onderling verschillen of niet in overeenstemming zijn met externe handelingen, met name de wetgeving van de Unie. De aanbeveling van het OTIF-secretariaat vormde een weergave van het overheersende standpunt in de relevante werkgroep die zich over deze kwestie heeft gebogen, namelijk dat OTIF-leden in staat moeten zijn om vastgestelde wijzigingen binnen drie jaar om te zetten, ook via parlementaire procedures. Het voorstel lijkt noodzakelijk om de efficiënte werking en ontwikkeling van de OTIF te ondersteunen.

Agendapunt 6 - Gedeeltelijke herziening van de uniforme regelen CIM - Verslag van de secretaris-generaal

Document(en): LAW-17126-CR 26/6

Bevoegdheid: Unie (exclusief)

Uitoefening van stemrechten: Unie (in het geval een stemming plaatsvindt)

Standpunt: neem nota van het verslag van de secretaris-generaal, verstrek informatie over relevante lopende activiteiten en ontwikkelingen, moedig verdere werkzaamheden met betrekking tot de beoordeling van raakvlakken tussen douaneregels en regels inzake spoorwegvervoer aan en steun de oprichting van een werkgroep van juridische deskundigen of alternatieve coördinatieregelingen binnen de bestaande organen van de OTIF met betrekking tot douanekwesties en de digitalisering van vrachtkvervoersdocumenten.

Agendapunt 7 - Gedeeltelijke herziening van de uniforme regelen CUI

Document(en): LAW-17128-CR 26/7.1; LAW-17129-CR 26/7.2

Bevoegdheid: Unie (gedeeld)

Uitoefening van stemrechten: Unie

Standpunt: steun de voorstellen tot wijziging van artikel 1, § 1 en 2, artikel 3 (nieuwe letter aa) en de wijzigingen van letters b), c) en g)), artikel 5, § 1, artikel 5 bis, § 1 en 2, artikel 7, § 2, artikel 8, § 1 en 2, artikel 9, § 1, en artikel 10, § 3, CUI, en verzoek het secretariaat-generaal van OTIF om de beslissing over alle wijzigingen van de uniforme regelen CUI voor te leggen aan de Algemene Vergadering.

De belangrijkste inhoudelijke wijziging heeft tot doel het toepassingsgebied van de CUI UR te verduidelijken door in artikel 3 de volgende definitie in te voegen: *"internationaal spoorwegvervoer: vervoer dat het gebruik vereist van een internationaal treinpad of meerdere opeenvolgende nationale treinpaden die zich in minstens twee landen bevinden en worden gecoördineerd door de betrokken infrastructuurbeheerders"*, en door artikel 1 (Toepassingsgebied) dienovereenkomstig te wijzigen, met behoud van de koppeling met het CIV en het CIM UR.

De doelstelling is ervoor te zorgen dat de CUI UR systematischer worden toegepast voor het doel waarvoor zij bestemd zijn, d.w.z. in het internationale spoorwegvervoer. De aan de Herzieningscommissie voorgelegde ontwerpwijziging komt overeen met het compromis dat tot stand is gekomen in de adhoc-werkgroep van OTIF, die is bijeengekomen op 10 december 2014, 8 juli 2015, 24 november 2015 en 31 mei 2016. De Commissie heeft bijgedragen tot dit resultaat, dat, overeenkomstig het toepassingsgebied en de doelstellingen van het COTIF-verdrag (internationaal spoorwegvervoer), bevestigt dat de CUI UR alleen van toepassing zijn in het internationale spoorwegvervoer, zoals uiteengezet in de nieuwe definitie.

De Commissie is tot de conclusie gekomen dat de ontwerpwijzigingen van de artikelen 1 en 3, zoals voorgesteld door het secretariaat van de OTIF, sporen met de definities en bepalingen van het acquis van de Unie inzake het beheer van spoorweginfrastructuur en de coördinatie tussen infrastructuurbeheerders (bv. de artikelen 40, 43 en 46 van Richtlijn 2002/34/EG (herschikking)).

De door het OTIF-secretariaat voorgestelde ontwerpwijziging van artikel 8 (aansprakelijkheid van de beheerder) is voornamelijk een redactionele wijziging die geen gevolgen heeft voor het toepassingsgebied of de inhoud van de bepaling. De voorgestelde ontwerpwijzigingen van artikel 9 en van de artikelen 3, 5, 5 bis, 7 en 10 zijn strikt redactioneel.

Agendapunt 8 - Nieuw aanhangsel H inzake de veilige exploitatie van treinen in het internationale verkeer

Document(en): LAW-17130-CR26/8/9/10; LAW-17131-CR26/8.1; LAW-17132-CR 26/8.2

Bevoegdheid: Unie (exclusief)

Uitoefening van stemrechten: Unie

Standpunt: steun (LAW-17131-CR26/8.1) de toevoeging van een nieuw aanhangsel H aan het COTIF, met betrekking tot de veilige exploitatie van treinen in het internationale spoorwegvervoer, dat aan de Algemene Vergadering moet worden voorgelegd, mits de volgende wijzigingen worden aangebracht (doorgehaalde tekst wordt geschrapt, onderstreepte tekst wordt toegevoegd):

- Artikel 2, onder b): vervang *"certificeringsautoriteit"* door *"veiligheidscertificeringsinstantie"*. Deze vervanging moet consequent worden doorgevoerd in de hele tekst. In het Duits: *"Sicherheitsbescheinigungsbehörde"* in plaats van *"Zertifizierungsbehörde"*. In het Frans: *"autorité de certification de sécurité"* in plaats van *"autorité de certification"*.
- Artikel 4, lid 1: voeg de volgende zin toe: *"De veiligheidscertificeringsinstantie en de in artikel 6, lid 1, vermelde toezichthoudende instantie mogen twee afzonderlijke entiteiten of één organisatie zijn."*
- Artikel 6, lid 1: voeg de volgende zin toe: *"De veiligheidscertificeringsinstantie en de in artikel 4, lid 1, vermelde toezichthoudende instantie mogen twee afzonderlijke entiteiten of één organisatie zijn."*

- Artikel 8, lid 3, onder b): wijzig de tekst als volgt: *"Procedures en een gemeenschappelijke veiligheidsmethode voor de eisen van het veiligheidsbeheersysteem die moeten worden toegepast door certificeringsinstanties bij de afgifte van een veiligheidscertificaat, met inbegrip van de nodige links met de gemeenschappelijke veiligheidsmethode voor risicobeoordeling en andere relevante wetgeving."*

Voeg een verwijzing naar "procedures" toe: Dergelijke procedures zijn opgenomen in de gemeenschappelijke veiligheidsmethode voor de eisen van het veiligheidsbeheersysteem en zijn nu ook opgenomen in het ontwerp van de uitvoeringsverordening van de Commissie tot vaststelling van praktische regelingen voor de afgifte van unieke veiligheidscertificaten. Als de OTIF de draagwijdte van de harmonisering wil behouden zoals aanvankelijk was gepland, moet ze samen met de gemeenschappelijke veiligheidsmethode voor de eisen van het veiligheidsbeheersysteem ook de bijbehorende procedures in de tekst opnemen. Deze verbetering wordt aanbevolen, maar is niet strikt noodzakelijk voor de positieve stem.

Link naar de gemeenschappelijke veiligheidsmethode voor risicobeoordeling en andere relevante wetgeving: het ontwerp van gedelegeerde verordening van de Commissie tot vaststelling van gemeenschappelijke veiligheidsmethoden met betrekking tot de eisen voor veiligheidsbeheersystemen schrijft voor dat de gemeenschappelijke veiligheidsmethode voor risicobeoordeling moet worden toegepast, alsook andere wetgeving (zoals, maar niet beperkt tot, de technische specificatie inzake interoperabiliteit van het subsysteem exploitatie en verkeersleiding), teneinde te garanderen dat *"de operationele regelingen (van de organisatie) beantwoorden aan de veiligheidsvoorschriften van de toepasselijke technische specificaties voor interoperabiliteit, de relevante nationale voorschriften en alle andere relevante voorschriften"*. De bovenvermelde verbetering van artikel 8, lid 3, onder b), moet derhalve worden ondersteund en krachtig worden verdedigd.

- Artikel 8, lid 3, onder c): wijzig de tekst in *"Een gemeenschappelijke veiligheidsmethode voor monitoring die moet worden toegepast door spoorwegondernemingen ~~en, voor zover relevant,~~ infrastructuurbeheerders en met onderhoud belaste entiteiten."*

Dit voorstel spoort met artikel 7, lid 4, van aanhangsel H, waarin bepaald is dat zowel spoorwegondernemingen als infrastructuurbeheerders *"een veiligheidsbeheersysteem moeten vaststellen en toezicht moeten houden op de correcte toepassing ervan"*. De toepassing van de gemeenschappelijke veiligheidsmethode voor monitoring is verplicht voor infrastructuurbeheerders in de EU en zou ook buiten de Unie voordelen opleveren. De toepassing van de gemeenschappelijke veiligheidsmethode voor monitoring is verplicht voor met het onderhoud belaste entiteiten. De verplichte toepassing van de gemeenschappelijke veiligheidsmethode voor monitoring door infrastructuurbeheerders wordt aanbevolen, maar is niet vereist voor de positieve stem. De verplichte toepassing van gemeenschappelijke veiligheidsmethode voor monitoring door met het onderhoud belaste entiteiten is een vereiste en moet in de tekst worden opgenomen.

- Artikel 2, onder f): redactionele verbetering om de gebruikte terminologie in overeenstemming te brengen met de terminologie van de Unie (Duitse versie): *"„Eisenbahnsystem“ das Schienennetz in jedem Vertragsstaat, bestehend aus Linien Strecken, Bahnhöfen, Drehscheiben und Terminals"*.

- Artikel 7, lid 4: redactionele verbetering (Duitse versie): *"Die am Betrieb von Zügen im internationalen Verkehr beteiligten Infrastrukturbetreiber und Eisenbahnunternehmen haben ~~ihre~~in Sicherheitsmanagementsystem einzurichten und dessen korrekte Anwendung in Übereinstimmung mit diesen Einheitlichen Rechtsvorschriften zu kontrollieren."*

Stem ermee in dat de Secretaris-generaal wordt verzocht om de toelichting ter ondersteuning van het nieuwe aanhangsel H te wijzigen en ter goedkeuring voor te leggen aan de Algemene Vergadering.

Steun (LAW-17131-CR26/8.2), dat tot doel heeft het nieuwe aanhangsel H op te nemen in het COTIF, alsook de wijzigingen van de artikelen 2, 6, 20, 33 en 35 van het COTIF, en stem ermee in dat de secretaris-generaal wordt verzocht de beslissing hierover voor te leggen aan de Algemene Vergadering.

Het ontwerp van het nieuwe aanhangsel H bevat bepalingen om de veilige exploitatie van treinen in het internationale verkeer te regelen, teneinde het COTIF in overeenstemming te brengen met het acquis van de Unie en ook buiten de Europese Unie interoperabiliteit te ondersteunen. De voorgestelde tekst is in overeenstemming met de bepalingen van de nieuwe Richtlijn (EU) 2016/798 inzake veiligheid en de bijbehorende secundaire wetgeving, behalve enkele kleine punten die overeenkomstig de bovenstaande voorstellen moeten worden aangepast. Zoals aangegeven is het ook noodzakelijk sommige bepalingen van het COTIF-verdrag te wijzigen om het nieuwe aanhangsel H aan het verdrag te kunnen toevoegen.

Agendapunt 9 - Gedeeltelijke herziening van de uniforme regelen ATMF

Document(en): LAW-17130-CR26/8/9/10; LAW-17133-CR26/9; LAW-17134-CR26/09-10

Bevoegdheid: Unie (exclusief)

Uitoefening van stemrechten: Unie

Standpunt: steun de gedeeltelijke herziening van de uniforme regelen ATMF, zoals voorgesteld door het OTIF-secretariaat, mits de volgende wijzigingen worden aangebracht (doorgehaalde tekst wordt geschrapt; onderstreepte tekst wordt toegevoegd):

- Wijzig de tekst van artikel 7, lid 1 bis, als volgt: *"Voertuigen moeten voldoen aan de UTP's die gelden op het tijdstip van het verzoek tot toelating, verbetering of vernieuwing, overeenkomstig deze uniforme regelen en rekening houdend met de migratiestrategie voor de toepassing van de UTP's, zoals uiteengezet in artikel 8, § 2a, en artikel 8, § 4, onder f), van de APTU, en de mogelijkheden tot afwijking zoals uiteengezet in artikel 7a van de ATMF; Elk voertuig moet tijdens het gebruik voortdurend voldoen aan de UTP's.*
- *Het CTE zal nagaan of het nodig is een bijlage bij deze uniforme regelen op te stellen, waarin bepalingen worden opgenomen die aanvragers de mogelijkheid bieden om, nog vóór zij hun verzoek om toelating, verbetering of vernieuwing van voertuigen indienen, grotere rechtszekerheid te krijgen inzake de voorschriften die moeten worden toegepast."*
- Artikel 2, onder w): wijzig de definitie en gebruik de term *"voertuigen"* consequent in de volledige tekst (alle talen). De definitie moet als volgt luiden: *"voertuig" een spoorvoertuig dat op eigen wielen voortbeweegt op spoorlijnen, met of zonder aandrijving.*" De term *"voertuig(en)"* moet in de hele tekst worden gebruikt, en niet de term *"spoorvoertuig(en)"*, die op sommige plaatsen voorkomt.

- Artikel 5: redactionele verbetering (Duitse versie). Vervang "Notifikation" door "Notifizierung" in "Jeder Vertragsstaat hat durch ~~Notifikation~~Notifizierung [...]." en in "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: redactionele verbetering (Duitse versie). Vervang "Verzeichnis" door "Dossier" in "Wenn eine neue Betriebszulassung erforderlich ist, hat der Antragsteller dem betreffenden Vertragsstaat ein das Vorhaben beschreibendes ~~Verzeichnis~~Dossier zu übersenden." en in "Der Vertragsstaat hat seine Entscheidung spätestens vier Monate nach der Vorlage des voll-ständigen ~~Verzeichnis~~Dossiers durch den Antragsteller zu treffen".
- Artikel 13, lid 1, onder a): redactionele verbetering (Engelse en Duitse versie). Vervang CTE door de volledige naam van het comité in "comply with the specifications adopted by the ~~CTE~~Committee of Technical Experts;" en in "mit den vom ~~CTE~~Fachausschuss für technische Fragen angenommenen Spezifikationen übereinstimmen;".
- Voeg het volgende artikel 14 toe: "Artikel 14 - Bijlagen en aanbevelingen

§ 1 Het Comité van technische deskundigen beslist een bijlage of een bepaling tot wijziging daarvan vast te stellen overeenkomstig de in de artikelen 16, 20 en 33, § 6, van het verdrag vastgestelde procedure. Deze beslissingen treden in werking overeenkomstig artikel 35, §3 en § 4, van het verdrag.

§ 2 Een aanvraag tot vaststelling van een bijlage of een bepaling tot wijziging van een bijlage kan worden ingediend door: a) elke verdragsluitende staat; b) elke regionale organisatie als gedefinieerd in artikel 2, onder x), van ATMF; c) elke representatieve internationale vereniging voor wiens leden het bestaan van de bijlage onontbeerlijk is om redenen van veiligheid en rendabiliteit bij de uitoefening van hun activiteiten.

§ 3 De opstelling van de bijlagen is de verantwoordelijkheid van het comité van technische deskundigen, bijgestaan door passende werkgroepen en de secretaris-generaal, op basis van aanvragen die zijn ingediend overeenkomstig § 2.

§ 4 Het comité van technische deskundigen kan aanbevelingen doen voor methoden en praktijken met betrekking tot de technische toelating van spoorwegmaterieel dat gebruikt wordt in het internationale verkeer."

De bepalingen van de uniforme regelen ATMF zijn verenigbaar met de voorschriften van Richtlijn 2008/57/EG inzake interoperabiliteit en met delen van Richtlijn 2009/49/EG inzake veiligheid. Met de vaststelling van het vierde spoorwegpakket heeft de Unie verscheidene bepalingen van dit acquis gewijzigd. Op basis van een analyse van de Commissie hebben het OTIF-secretariaat en de relevante werkgroep wijzigingen van de artikelen 2, 3 bis, 5, 6, 7, 10, 10 ter, 11 en 13 van de uniforme regelen ATMF opgesteld. Deze wijzigingen zijn noodzakelijk om bepaalde terminologie in overeenstemming te brengen met de nieuwe EU-bepalingen en om rekening te houden met bepaalde procedurele wijzigingen in de EU, met name het feit dat het Spoorwegbureau van de EU de bevoegdheid krijgt om vergunningen voor voertuigen af te geven. De voorgestelde wijzigingen hebben geen invloed op het basisconcept van de ATMF.

Agendapunt 10 - Gedeeltelijke herziening van de uniforme regelen APTU

Document(en): LAW-17130-CR26/8/9/10; LAW-17135-CR26/10; LAW-17134-CR26/09-10

Bevoegdheid: Unie (exclusief)

Uitoefening van stemrechten: Unie

Standpunt: steun de vaststelling van de wijzigingen van artikel 8 van aanhangsel F van COTIF en de goedkeuring van de wijzigingen van de relevante toelichting.

De bepalingen van de uniforme regelen ATMF zijn verenigbaar met de bepalingen van Richtlijn 2008/57/EG inzake interoperabiliteit, met name de bepalingen die betrekking hebben op de inhoud van uniforme technische voorschriften (UTP's) en op de gelijkwaardigheid daarvan met de technische specificaties voor interoperabiliteit (TSI's) van de Europese Unie. Met de vaststelling van het vierde spoorwegpakket, en met name de herschikking van Richtlijn 2016/797/EG inzake interoperabiliteit, heeft de Unie verscheidene bepalingen van dit acquis gewijzigd. Op basis van een analyse van de Commissie hebben het secretariaat van de OTIF en de werkgroep wijzigingen van de uniforme regelen APTU opgesteld om te garanderen dat de overeenstemming met de wetgeving van de Unie behouden blijft. Deze wijzigingen hebben betrekking op artikel 8 van de uniforme regelen APTU en bestaan uit de toevoeging van twee delen in de inhoud van de UTP's die gelijkwaardig zijn aan de TSI's van de EU. Deze wijzigingen zijn noodzakelijk om ervoor te zorgen dat de inhoud van toekomstige TSI's van de Europese Unie en de UTP's van het COTIF gelijkwaardig blijft. De voorgestelde wijzigingen hebben geen invloed op het basisconcept van de APTU.

Agendapunt 11 - Algemene bespreking van de behoefte aan harmonisering van de toegangsvoorwaarden

Document(en): LAW-17130-CR26/11

Bevoegdheid: Unie (gedeeld)

Uitoefening van stemrechten: n.v.t.

Standpunt: geen

Agendapunt 12 - Diversen

Document(en): LAW-17130-CR26/12

Bevoegdheid: Unie (gedeeld)

Uitoefening van stemrechten: lidstaten

Standpunt: de Unie mag zich niet verzetten tegen de oprichting van een werkgroep van juridische deskundigen die als taak heeft bijstand te bieden aan de bestaande organen van OTIF, de werking van deze organen op juridisch gebied te vergemakkelijken en te zorgen voor effectief beheer van het verdrag.

Agendapunt 13 - Gedeeltelijke herziening van de uniforme regelen CUV

Document(en): LAW-17144-CR 26/13 (Voorstel ingediend door Zwitserland)

Bevoegdheid: Unie (gedeeld)

Uitoefening van stemrechten: Unie

Standpunt: de Unie moet zich verzetten tegen het door Zwitserland ingediende voorstel tot wijziging van artikel 7 van de uniforme regelen CUV.

Artikel 7, § 1, van de uniforme regelen CUV heeft betrekking op de aansprakelijkheid van de houder van het voertuig en de gebruiker van het voertuig (spoorwegondernemingen) voor schade die is veroorzaakt door het voertuig en die haar oorsprong vindt in een defect aan het voertuig. De voorgestelde ontwerpwijziging voegt een nieuw criterium toe om aan te tonen dat de houder van het voertuig aansprakelijk is voor schade ten gevolge van een defect van het voertuig. Volgens het huidige artikel 7 van de uniforme regelen CUV, zoals toegepast door de verdragsluitende partijen, is de houder van het voertuig alleen aansprakelijk wanneer is aangetoond dat de schade die door het voertuig is veroorzaakt het gevolg is van een fout waarvoor hij verantwoordelijk is. Het voorstel tot wijziging lijkt een tweede criterium toe te voegen, namelijk dat de houder moet aantonen dat hij niet verantwoordelijk is voor het defect dat aan de oorsprong ligt van de schade.

In § 2 van het huidige artikel 7 van de CUV is bepaald dat *"de partijen bij de overeenkomst [...] bedingen [kunnen] overeenkomen die afwijken van § 1"*. Op basis daarvan hebben de bedrijven in de sector tussen 2013 en 2016 onderhandelingen gevoerd die geleid hebben tot een overeenkomst die door 600 spoorwegondernemingen is goedgekeurd en die het mogelijk maakt de nodige wijzigingen aan te brengen aan het General Contract of Use for Wagons (GCU) om de verantwoordelijkheden van de houders van wagons te verduidelijken. Door de ondertekening van deze overeenkomst werd een nieuw artikel (27) toegevoegd aan het GCU, dat betrekking heeft op het beginsel van aansprakelijkheid voor schade die wordt veroorzaakt door een wagon. Dit nieuwe artikel had tot doel een beter evenwicht te bereiken en de sector meer duidelijkheid te bieden in het geval van schade die wordt veroorzaakt door een wagon. Met deze overeenkomst wordt name het begrip *"vermoeden van schuld"* ingevoerd, dat het mogelijk maakt de houder aansprakelijk te stellen voor door het voertuig veroorzaakte schade die het gevolg is van het niet-nakomen van de onderhoudsverplichting. Deze wijziging is van toepassing sinds 1 januari 2017. Op dit ogenblik passen de meeste houders en spoorwegonderneming in de Unie het GCU toe. Het Zwitserse voorstel is dan ook niet noodzakelijk omdat de overeenkomsten die tussen de bedrijven in de sector zijn gesloten, volstaan om duidelijk de aansprakelijkheid van de houder en de spoorwegondernemingen te bepalen in het geval van schade die wordt veroorzaakt door een voertuig in het kader van een verkoopovereenkomst. Er zijn geen aanwijzingen dat deze overeenkomsten niet volstaan om een goed evenwicht te waarborgen tussen de belangen van de respectievelijke partijen. Het voorstel is ook niet solide onderbouwd en de voorgestelde wijzigingen zijn onvoldoende gemotiveerd.