

Bruksela, 8 lutego 2018 r.
(OR. en)

Międzyinstytucjonalny numer
referencyjny:
2018/0026 (NLE)

6034/18
ADD 1

TRANS 63

WNIOSEK

Od:	Sekretarz Generalny Komisji Europejskiej, podpisał dyrektor Jordi AYET PUIGARNAU
Data otrzymania:	8 lutego 2018 r.
Do:	Jeppe TRANHOLM-MIKKELSEN, Sekretarz Generalny Rady Unii Europejskiej
Nr dok. Kom.:	COM(2018) 63 final - ANNEX
Dotyczy:	ZAŁĄCZNIK do wniosku dotyczącego decyzji Rady określającej stanowisko, jakie ma zostać zajęte w imieniu Unii Europejskiej na 26. sesji Komisji Rewizyjnej OTIF w odniesieniu do pewnych zmian w Konwencji o międzynarodowym przewozie kolejami (COTIF) oraz w załącznikach do tej konwencji

Delegacje otrzymują w załączeniu dokument COM(2018) 63 final - ANNEX.

Zał.: COM(2018) 63 final - ANNEX



KOMISJA
EUROPEJSKA

Bruksela, dnia 7.2.2018
COM(2018) 63 final

ANNEX

ZAŁĄCZNIK

do

wniosku dotyczącego decyzji Rady

**określającej stanowisko, jakie ma zostać zajęte w imieniu Unii Europejskiej na 26. sesji
Komisji Rewizyjnej OTIF w odniesieniu do pewnych zmian w Konwencji
o międzynarodowym przewozie kolejami (COTIF) oraz w załącznikach do tej konwencji**

ZAŁĄCZNIK

1. WPROWADZENIE

Sekretariat Generalny OTIF zwołał 26. sesję Komisji Rewizyjnej COTIF99 w Bernie w Szwajcarii w dniach 27 lutego – 1 marca 2018 r. Dokumenty dotyczące punktów porządku obrad są dostępne na stronie internetowej OTIF pod następującym adresem: http://otif.org/en/?page_id=126

2. UWAGI DOTYCZĄCE PUNKTÓW PORZĄDKU OBRAD

Punkt 1 porządku obrad – otwarcie posiedzenia oraz ustalenie kworum

Dokument(y): Brak

Kompetencja: Unia (dzielona)

Wykonywanie prawa głosu: Nie dotyczy

Stanowisko: Brak

Punkt 2 porządku obrad – Wybór przewodniczącego i wiceprzewodniczącego

Dokument(y): Brak

Kompetencja: Unia (dzielona)

Wykonywanie prawa głosu: Państwa członkowskie

Stanowisko: Brak

Punkt 3 porządku obrad – Przyjęcie porządku obrad

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

Kompetencja: Unia (dzielona i wyłączna)

Wykonywanie prawa głosu: Unia

Stanowisko: Za przyjęciem projektu porządku obrad

Punkt 4 porządku obrad – Zmiana regulaminu wewnętrznego

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

Kompetencja: Unia (dzielona i wyłączna)

Wykonywanie prawa głosu: Unia

Stanowisko: Poparcie wszystkich proponowanych projektów zmian regulaminu wewnętrznego Komisji Rewizyjnej OTIF.

Obecna wersja regulaminu wewnętrznego Komisji Rewizyjnej pochodzi sprzed przystąpienia Unii do konwencji COTIF; w związku z tym niektóre jego postanowienia są przestarzałe i powinny zostać zaktualizowane. W szczególności postanowienia dotyczące prawa głosu Unii oraz ustalenia kworum (art. 4, 20 i 21) muszą zostać zmienione w celu zapewnienia ich zgodności z art. 38 COTIF i z umową UE-OTIF.

Punkt 5 porządku obrad – Częściowa zmiana konwencji bazowej: zmiana procedury przeglądu COTIF

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

Kompetencja: Unia (dzielona)

Wykonywanie prawa głosu: Unia

Stanowisko: Poparcie przyjęcia proponowanej zmiany art. 34 konwencji w celu wprowadzenia ustalonego okresu (36 miesięcy) na wejście w życie zmian do załączników przyjętych przez Zgromadzenie Ogólne, w tym klauzuli elastyczności pozwalającej na przedłużenie tego terminu w poszczególnych przypadkach, jeżeli tak postanowi Zgromadzenie Ogólne większością głosów przewidzianą na podstawie art. 14 § 6 COTIF.

Propozycja ma na celu udoskonalenie i uproszczenie procedury przeglądu konwencji COTIF w celu spójnego i szybkiego wprowadzenia zmian do COTIF i jej załączników oraz w celu zapobieżenia niekorzystnemu wpływowi obecnej długotrwałej procedury wprowadzania zmian, w tym także ryzyku wystąpienia wewnętrznych rozbieżności między zmianami przyjętymi przez Komisję Rewizyjną i przez Zgromadzenie Ogólne, jak również ryzyku wystąpienia rozbieżności zewnętrznych, w szczególności z prawem Unii. Zalecenie Sekretariatu OTIF uwzględnia dominujący pogląd grupy roboczej, która zajmowała się tym zagadnieniem; ustalono, że członkowie OTIF powinni być w stanie dokonać transpozycji przyjętych zmian, w tym poprzez procedury parlamentarne, w ciągu trzech lat. Propozycja wydaje się konieczna dla skutecznego funkcjonowania i rozwoju OTIF.

Punkt 6 porządku obrad – Częściowa zmiana PU CIM – sprawozdanie Sekretarza Generalnego

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

Kompetencja: Unia (wyłączna)

Wykonywanie prawa głosu: Unia (w przypadku głosowania)

Stanowisko: Zapoznanie się ze sprawozdaniem Sekretarza Generalnego, przedstawienie informacji na temat obecnych działań i wydarzeń, zachęcenie do dalszych prac nad oceną powiązań między przepisami celnymi i przepisami w dziedzinie transportu kolejowego oraz poparcie dla utworzenia grupy roboczej złożonej z ekspertów prawnych lub alternatywnych ustaleń dotyczące koordynacji w ramach istniejących organów OTIF w odniesieniu do spraw celnych i digitalizacji dokumentów przewozowych w transporcie towarowym.

Punkt 7 porządku obrad – Częściowa zmiana PU CUI

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

Kompetencja: Unia (dzielona)

Wykonywanie prawa głosu: Unia

Stanowisko: Poparcie wniosków dotyczących zmian art. 1 § 1 i 2, art. 3 [nowa litera aa) oraz zmiany lit. b), c) i g)], art. 5 § 1, art. 5bis § 1 i 2, art. 7 § 2, art. 8 § 1 i 2, art. 9 § 1 oraz art. 10 § 3 przepisów ujednoliconych CUI oraz zwrócenie się do Sekretarza Generalnego OTIF o przedłożenie wszystkich zmian PU CUI Zgromadzeniu Ogólnemu w celu podjęcia decyzji.

Główna istotna zmiana ma na celu doprecyzowanie zakresu PU CUI poprzez wprowadzenie w art. 3 definicji „międzynarodowego ruchu kolejowego” oznaczającego „ruch wymagający zastosowania międzynarodowej trasy pociągu lub kilku kolejnych krajowych tras pociągu

zlokalizowanych w co najmniej dwóch państwach i koordynowanych przez odpowiednich zarządców infrastruktury”, a także poprzez odpowiednią zmianę art. 1 (Zakres), przy zachowaniu powiązania z PU CIV i CIM.

Celem jest zapewnienie, aby PU CUI były bardziej systematycznie stosowane zgodnie z ich przeznaczeniem, tj. w międzynarodowym ruchu kolejowym. Projekt zmiany zaproponowany Komisji Rewizyjnej odpowiada tekstowi kompromisowemu będącemu wynikiem prac grupy roboczej *ad hoc* w ramach OTIF, której posiedzenia odbyły się w dniach 10 grudnia 2014 r., 8 lipca 2015 r., 24 listopada 2015 r. i 31 maja 2016 r. Komisja Europejska wniosła wkład w wynik prac, który potwierdza zastosowanie PU CUI do międzynarodowego ruchu kolejowego, zgodnie z zakresem i celem konwencji COTIF, tj. przewozami międzynarodowymi – co zostało wyjaśnione w nowej definicji.

Komisja oceniła, że projekty zmian art. 1 i 3, zaproponowany przez Sekretariat OTIF są zgodne z definicjami i przepisami dorobku prawnego Unii w zakresie zarządzania infrastrukturą kolejową i koordynacji między zarządcami infrastruktury (np. art. 40, 43 i 46 dyrektywy 2002/34/WE (wersja przekształcona)).

Jeżeli chodzi o projekt zmiany art. 8 (Odpowiedzialność zarządzającego) zaproponowanej przez Sekretariat OTIF, jest to zasadniczo poprawka redakcyjna i nie ma żadnego wpływu na zakres lub treść przepisu. Projekty zmian art. 9 oraz art. 3, 5, 5bis, 7 i 10 są ściśle redakcyjne.

Punkt 8 porządku obrad – Nowy załącznik H dotyczący bezpiecznej eksploatacji pociągów w ruchu międzynarodowym

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

Kompetencja: Unia (wyłączna)

Wykonywanie prawa głosu: Unia

Stanowisko:

(LAW-17131-CR26/8.1) – Poparcie przedłożenia Zgromadzeniu Ogólnemu, w celu podjęcia decyzji, zmiany polegającej na włączeniu do konwencji COTIF nowego załącznika H dotyczącego bezpiecznej eksploatacji pociągów w ruchu międzynarodowym, z zastrzeżeniem następujących zmian (skreślenie – tekst skreślony, dodanie – tekst podkreślony, w stosownych przypadkach):

- Art. 2 lit. b): Zastąpienie słów „organ certyfikacji” słowami „organ certyfikacji w zakresie bezpieczeństwa”. Zmianę należy wprowadzić konsekwentnie w całym tekście. W języku niemieckim: „Sicherheitsbescheinigungsbehörde” zamiast „Zertifizierungsbehörde”. W języku francuskim: „autorité de certification de sécurité” zamiast „autorité de certification”.
- Art. 4 ust. 1: Dodanie zdania „Organ certyfikacji w zakresie bezpieczeństwa i organ nadzoru, o którym mowa w art. 6 ust. 1, mogą być dwoma odrębnymi podmiotami lub mogą zostać włączone do tej samej organizacji.”
- Art. 6 ust. 1: Dodanie zdania „Organ nadzoru i organ certyfikacji w zakresie bezpieczeństwa, o którym mowa w art. 4 ust. 1, mogą być dwoma odrębnymi podmiotami lub mogą zostać włączone do tej samej organizacji.”
- Art. 8 ust. 3 lit. b): Zmiana tekstu w następujący sposób: „Procedury oraz wspólna metoda oceny bezpieczeństwa w odniesieniu do wymogów dotyczących systemu zarządzania bezpieczeństwem, które mają być stosowane przez organy ds. certyfikacji przy wydawaniu certyfikatów bezpieczeństwa, w tym niezbędne

powiązania ze wspólną metodą oceny bezpieczeństwa dotyczącą oceny ryzyka i z innymi odpowiednimi przepisami.”

Dodanie odniesienia do „procedur”: Procedury takie zostały uwzględnione w unijnej wspólnej metodzie oceny bezpieczeństwa w odniesieniu do wymogów dotyczących systemu zarządzania bezpieczeństwem (CSM SMS) i zostały obecnie włączone do projektu rozporządzenia wykonawczego Komisji w sprawie praktycznych ustaleń dotyczących wydawania jednolitych certyfikatów bezpieczeństwa. Jeżeli OTIF chce zachować ten sam zakres harmonizacji, jak planowano pierwotnie, oprócz wymogów dotyczących CSM SMS powinien uwzględnić również odpowiednie procedury. Poprawka ta jest zalecana, ale nie jest warunkiem głosowania pozytywnego.

Powiązanie ze wspólną metodą oceny bezpieczeństwa dotyczącą oceny ryzyka (CSM RA) i z innymi odpowiednimi przepisami: Projekt rozporządzenia delegowanego Komisji ustanawiającego wspólne metody bezpieczeństwa w odniesieniu do wymogów dotyczących systemu zarządzania bezpieczeństwem nakłada obowiązek stosowania CSM RA i innych przepisów (w szczególności, ale nie wyłącznie, technicznych specyfikacji interoperacyjności (TSI) „Ruch kolejowy” w celu zapewnienia, aby „ustalenia operacyjne [organizacji] były zgodne z dotyczącymi bezpieczeństwa wymogami mających zastosowanie technicznych specyfikacji interoperacyjności i odpowiednich przepisów krajowych oraz wszelkimi innymi stosownymi wymogami”. W związku z powyższym należy poprzeć i zdecydowanie bronić poprawki art. 8 ust. 3 lit. b).

- Art. 8 ust. 3 lit. c): Zmiana tekstu na „Wspólna metoda oceny bezpieczeństwa dotycząca monitorowania, która ma być stosowana przez przedsiębiorstwa kolejowe, ~~a także, w stosownych przypadkach,~~ zarządców infrastruktury i podmioty odpowiedzialne za utrzymanie”.

Propozycja ta jest zgodna z art. 7 ust. 4 załącznika H, która wymaga zarówno od przedsiębiorstw kolejowych, jak i zarządców infrastruktury „ustanowienia systemu zarządzania bezpieczeństwem oraz monitorowania jego prawidłowego stosowania”. Stosowanie CSM dotyczącej monitorowania jest obowiązkowe dla zarządców infrastruktury w UE i przyniesie korzyści poza obszarem Unii. Stosowanie CSM dotyczącej monitorowania jest obowiązkowe dla podmiotów odpowiedzialnych za utrzymanie. Obowiązkowe stosowanie CSM przez zarządców infrastruktury jest zalecane, ale nie jest warunkiem głosowania pozytywnego. Obowiązkowe stosowanie CSM przez podmioty odpowiedzialne za utrzymanie jest wymagane i powinno zostać uwzględnione w tekście.

- Art. 2 lit. f): poprawka redakcyjna, dostosowanie do terminologii unijnej (w języku niemieckim): „»Eisenbahnsystem« das Schienennetz in jedem Vertragsstaat, bestehend aus ~~Linien~~ Strecken, Bahnhöfen, Drehscheiben und Terminals”.
- Art. 7 ust. 4: poprawka redakcyjna (w języku niemieckim): „Die am Betrieb von Zügen im internationalen Verkehr beteiligten Infrastrukturbetreiber und Eisenbahnunternehmen haben ~~ihre~~ ein Sicherheitsmanagementsystem einzurichten und dessen korrekte Anwendung in Übereinstimmung mit diesen Einheitlichen Rechtsvorschriften zu kontrollieren.”

Zgoda na wniosek Sekretarza Generalnego dotyczący zmiany sprawozdania wyjaśniającego w celu poparcia nowego załącznika H i przedłożenia go Zgromadzeniu Ogólnemu do zatwierdzenia.

(LAW-17131-CR26/8.2) – Poparcie zmian art. 2, 6, 20, 33 i 35 COTIF w celu umożliwienia włączenia nowego załącznika H do COTIF i zgoda na zwrócenie się do Sekretarza Generalnego o przedłożenie tych zmian Zgromadzeniu Ogólnemu w celu podjęcia decyzji.

W projekcie nowego załącznika H określono przepisy regulujące bezpieczną eksploatację pociągów w ruchu międzynarodowym w celu harmonizacji COTIF z dorobkiem prawnym Unii oraz wsparcia interoperacyjności poza granicami Unii Europejskiej. Proponowany tekst jest spójny z przepisami nowej dyrektywy (UE) 2016/798 w sprawie bezpieczeństwa i powiązanego prawodawstwa wtórnego, z wyjątkiem drobnych kwestii, które należy rozwiązać zgodnie z powyższymi propozycjami. Jak już stwierdzono, należy zmienić niektóre przepisy konwencji COTIF w celu włączenia tego nowego załącznika H.

Punkt 9 porządku obrad – Częściowa zmiana PU ATMF

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

Kompetencja: Unia (wyłączna)

Wykonywanie prawa głosu: Unia

Stanowisko: Poparcie częściowej zmiany PU ATMF zaproponowanej przez Sekretariat OTIF, z zastrzeżeniem następujących zmian (skreślenie – tekst skreślony, dodanie – tekst podkreślony, w stosownych przypadkach):

- Art. 7 ust. 1a: Zmiana tekstu w następujący sposób: „Pojazdy spełniają wymogi ujednoliconych przepisów technicznych mających zastosowanie w momencie przedłożenia wniosku o dopuszczenie, modernizację lub odnowienie, zgodnie z niniejszymi przepisami ujednoliconymi i przy uwzględnieniu strategii migracji dotyczącej stosowania ujednoliconych przepisów technicznych określonych w art. 8 ust. 2a i art. 8 ust. 4 lit. f) APTU oraz możliwości stosowania odstępstw określonych w art. 7a ATMF; zgodność jest stale utrzymywana w okresie użytkowania każdego pojazdu.
- CTE rozważy potrzebę opracowania załącznika do niniejszych przepisów ujednoliconych, w tym przepisów umożliwiających wnioskodawcom uzyskanie większej pewności prawa co do przepisów, które należy stosować, jeszcze przed złożeniem wniosku o dopuszczenie, modernizację lub odnowienie pojazdów.”
 - Art. 2 lit. w): zmiana definicji i zastosowanie terminu „pojazdy” konsekwentnie w całym tekście (we wszystkich językach). Definicja powinna brzmieć: „„pojazd« oznacza pojazd kolejowy zdolny do poruszania się na własnych kołach po liniach kolejowych, z napędem lub bez”. W całym tekście powinien być stosowany termin „pojazd(y)”, nie zaś termin „pojazd(y) kolejowy(-e)”, który figuruje w niektórych miejscach.
 - Art. 5: poprawka redakcyjna (w języku niemieckim): Zastąpienie „Notifikation” przez „Notifizierung” w tekście „Jeder Vertragsstaat hat durch ~~Notifikation~~Notifizierung [...]” oraz „Die ~~Notifikation~~Notifizierungen können durch regionale Organisationen, die dem COTIF beigetreten sind, im Namen von Vertragsstaaten, die Mitglied der betreffenden Organisation sind, vorgenommen werden.”
 - Art. 10: poprawka redakcyjna (w języku niemieckim): Zastąpienie „Verzeichnis” przez „Dossier” w tekście „Wenn eine neue Betriebszulassung erforderlich ist, hat

der Antragsteller dem betreffenden Vertragsstaat ein das Vorhaben beschreibendes *VerzeichnisDossier* zu übersenden.” oraz „Der Vertragsstaat hat seine Entscheidung spätestens vier Monate nach der Vorlage des voll-ständigen *VerzeichnisDossiers* durch den Antragsteller zu treffen”.

- Art. 13 ust. 1 lit. a): poprawka redakcyjna (w języku angielskim i niemieckim): Zastąpienie CTE pełną nazwą komisji w tekście „comply with the specifications adopted by the *CTECommittee of Technical Experts*,” oraz „mit den vom *CTEFachausschuss für technische Fragen* angenommenen Spezifikationen übereinstimmen;”.
 - Dodanie następującego art. 14: „Artykuł 14 – Załączniki i zalecenia
- § 1 Komisja Ekspertów Technicznych podejmuje decyzję o przyjęciu załącznika lub przepisu zmieniającego załącznik zgodnie z procedurą określoną w art. 16, 20 i 33 § 6 Konwencji. Decyzje wchodzi w życie zgodnie z art. 35 § 3 i 4 Konwencji.
- § 2 Wniosek o przyjęcie załącznika lub przepisu zmieniającego załącznik może zostać złożony przez: a) każde Umawiające się Państwo; b) każdą organizację regionalną zgodnie z definicją zawartą w art. 2 lit. x) ATMF; c) każde reprezentatywne stowarzyszenie międzynarodowego, dla którego członków istnienie załącznika jest niezbędne ze względów bezpieczeństwa i gospodarki do celów wykonywania ich działalności.
- § 3 Przygotowanie załączników należy do obowiązków Komisji Ekspertów Technicznych, wspieranej przez właściwe grupy robocze i Sekretarza Generalnego w oparciu o wnioski sporządzone zgodnie z § 2.
- § 4 Komisja Ekspertów Technicznych może zalecić metody i praktyki dotyczące dopuszczenia technicznego urządzeń kolejowych stosowanych w ruchu międzynarodowym.”

PU ATMF są zgodne z przepisami unijnej dyrektywy 2008/57/WE w sprawie interoperacyjności i z częścią dyrektywy 2009/49/WE w sprawie bezpieczeństwa. Wraz z przyjęciem czwartego pakietu kolejowego Unia zmieniła niektóre przepisy dorobku prawnego. Na podstawie analizy Komisji Sekretariat OTIF i odpowiednia grupa robocza przygotowały zmiany dotyczące art. 2, 3a, 5, 6, 7, 10, 10b, 11 i 13 PU ATMF. Zmiany te są konieczne, aby zharmonizować niektóre terminy z nowymi przepisami UE oraz aby uwzględnić pewne zmiany proceduralne w UE, w szczególności fakt, że Agencja Kolejowa Unii Europejskiej będzie organem właściwym do wydawania zezwoleń dla pojazdów. Zmiany nie mają wpływu na podstawową koncepcję ATMF.

Punkt 10 porządku obrad – Częściowa zmiana PU APTU

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

Kompetencja: Unia (wyłączna)

Wykonywanie prawa głosu: Unia

Stanowisko: Poparcie zmiany art. 8 załącznika F do konwencji COTIF oraz zatwierdzenie zmian w odpowiednim sprawozdaniu wyjaśniającym.

Przepisy ujednolicone ATMF są zgodne z przepisami dyrektywy 2008/57/WE w sprawie interoperacyjności, co dotyczy w szczególności treści ujednoliconych przepisów technicznych (UTP) i ich równoważności z unijnymi technicznymi specyfikacjami interoperacyjności (TSI). Wraz z przyjęciem czwartego pakietu kolejowego, a w szczególności przekształcenia

dyrektywy (UE) 2016/797 w sprawie interoperacyjności, Unia zmieniła niektóre przepisy tego dorobku prawnego. Na podstawie analizy Komisji Sekretariat OTIF i odpowiednia grupa robocza przygotowały zmiany PU APTU w celu zapewnienia ciągłej harmonizacji z prawem Unii. Zmiany dotyczą art. 8 PU APTU i polegają na dodaniu do treści UTP dwóch sekcji równoważnych z unijnymi TSI. Zmiany te są konieczne dla zapewnienia, aby treść przyszłych unijnych TSI i UTP konwencji COTIF pozostała równoważna. Zmiany nie mają wpływu na podstawową koncepcję APTU.

Punkt 11 porządku obrad – Ogólna dyskusja na temat konieczności zharmonizowania warunków dostępu

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

Kompetencja: Unia (dzielona)

Wykonywanie prawa głosu: Nie dotyczy

Stanowisko: Brak

Punkt 12 porządku obrad – Sprawy różne

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

Kompetencja: Unia (dzielona)

Wykonywanie prawa głosu: Państwa członkowskie

Stanowisko: Nie należy wyrazić sprzeciwu wobec utworzenia grupy roboczej ekspertów prawnych mającej na celu udzielanie pomocy i ułatwianie funkcjonowania istniejących organów OTIF w dziedzinie prawa oraz zapewnienie skutecznego zarządzania konwencją.

Punkt 13 porządku obrad – Częściowa zmiana PU CUV

Dokument(y): LAW-17144-CR 26/13 (wniosek Szwajcarii)

Kompetencja: Unia (dzielona)

Wykonywanie prawa głosu: Unia

Stanowisko: Należy głosować przeciwko wnioskowi dotyczącemu rozważenia zmiany art. 7 PU CUV przedłożonemu przez Szwajcarię.

Art. 7 ust. 1 PU CUV dotyczy odpowiedzialności posiadacza pojazdu i użytkownika pojazdu (przedsiębiorstw kolejowych) w przypadku szkód spowodowanych przez pojazd, wynikających z wady pojazdu. We wniosku dodano nowe kryterium w celu przedstawienia dowodów odpowiedzialności posiadacza za szkodę wyrządzoną w wyniku wady pojazdu. Zgodnie z obecnym art. 7 PU CUV, jeżeli jest on stosowany przez umawiające się strony, posiadacz pojazdu ponosi odpowiedzialność jedynie wtedy, gdy udowodniono, że szkoda spowodowana przez pojazd wynika z jego winy. Proponowana zmiana polega na wprowadzeniu drugiego kryterium, zgodnie z którym posiadacz musi udowodnić, że nie ponosi odpowiedzialności za wadę, która leży u podstaw szkody.

Ust. 2 obecnego art. 7 PU CUV stanowi, że „Strony umowy mogą zawrzeć porozumienia wprowadzające odchylenia od postanowień § 1”. Na tej podstawie przedsiębiorstwa w sektorze prowadziły negocjacje w latach 2013–2016, których skutkiem była umowa zatwierdzona przez 600 przedsiębiorstw kolejowych, umożliwiająca wprowadzanie niezbędnych zmian do jednolitej ogólnej umowy o użytkowaniu wagonów towarowych (GCU), aby lepiej sprecyzować zakres odpowiedzialności właścicieli wagonów. Podpisana

umowa wprowadziła do GCU nowy artykuł 27 dotyczący zasady odpowiedzialności w przypadku szkód spowodowanych przez wagon w celu osiągnięcia lepszej równowagi i zapewnienia większej jasności dla całego sektora w przypadku szkody spowodowanej przez wagon. Artykuł ten wprowadza pojęcie „domniemania winy”, które umożliwi przypisanie odpowiedzialności posiadaczowi pojazdu w przypadku wady pojazdu powstałej w wyniku niespełnienia obowiązku utrzymania. Zmiana ta ma zastosowanie od dnia 1 stycznia 2017 r. Obecnie większość posiadaczy i przedsiębiorstw kolejowych działających w Unii stosuje GCU. Wniosek Szwajcarii nie jest zatem niezbędny, ponieważ umowy zawarte przez przedsiębiorstwa sektora są wystarczające, aby jasno określić odpowiedzialność posiadacza i przedsiębiorstwa kolejowego w przypadku szkody spowodowanej przez pojazd na podstawie umowy sprzedaży. Nic nie wskazuje na to, że umowa nie zapewnia właściwej równowagi między interesami poszczególnych stron. Ponadto wniosek Szwajcarii nie zawiera solidnego i wystarczającego uzasadnienia proponowanych zmian.