

Bruxelles, 8 februarie 2018
(OR. en)

6034/18
ADD 1

**Dosar interinstituțional:
2018/0026 (NLE)**

TRANS 63

PROPUNERE

Sursă:	Secretar general al Comisiei Europene, sub semnătura dlui Jordi AYET PUIGARNAU, director
Data primirii:	8 februarie 2018
Destinatar:	DI Jeppe TRANHOLM-MIKKELSEN, Secretarul General al Consiliului Uniunii Europene
Nr. doc. Csie:	COM(2018) 63 final - ANNEX
Subiect:	ANEXĂ la Propunerea de decizie a Consiliului privind poziția care urmează să fie adoptată în numele Uniunii Europene în cadrul celei de a 26-a sesiuni a Comitetului de revizuire al OTIF în legătură cu anumite modificări la Convenția privind transporturile internaționale feroviare (COTIF) și la apendicele acesteia

În anexă, se pune la dispoziția delegațiilor documentul COM(2018) 63 final - ANNEX

Anexă: COM(2018) 63 final - ANNEX



COMISIA
EUROPEANĂ

Bruxelles, 7.2.2018
COM(2018) 63 final

ANNEX

ANEXĂ

la

Propunerea de decizie a Consiliului

privind poziția care urmează să fie adoptată în numele Uniunii Europene în cadrul celei de a 26-a sesiuni a Comitetului de revizuire al OTIF în legătură cu anumite modificări la Convenția privind transporturile internaționale feroviare (COTIF) și la apendicele acesteia

ANEXĂ

1. INTRODUCERE

Secretariatul general (SG) al OTIF a convocat a 26-a sesiune a Comitetului de revizuire al COTIF99 la Berna, Elveția, în perioada 27 februarie – 1 martie 2018. Documente privind punctele de pe ordinea de zi sunt disponibile pe site-ul web al OTIF la următoarea adresă: http://otif.org/en/?page_id=126

2. OBSERVAȚII PRIVIND PUNCTELE DE PE ORDINEA DE ZI

Punctul 1 de pe ordinea de zi – Deschiderea reuniunii și stabilirea cvorumului

Document(e): nu există

Competență: Uniunea (partajată)

Exercitarea drepturilor de vot: n/a

Poziția: nu există

Punctul 2 de pe ordinea de zi – Alegerea președintelui și a vicepreședintelui

Document(e): nu există

Competență: Uniunea (partajată)

Exercitarea drepturilor de vot: State membre

Poziția: nu există

Punctul 3 de pe ordinea de zi – Adoptarea ordinii de zi

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

Competență: Uniunea (partajată și exclusivă)

Exercitarea drepturilor de vot: Uniunea

Poziția: în favoarea adoptării proiectului de ordine de zi

Punctul 4 de pe ordinea de zi – Modificarea Regulamentului de procedură

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

Competență: Uniunea (partajată și exclusivă)

Exercitarea drepturilor de vot: Uniunea

Poziția: de susținere a tuturor proiectelor de modificări propuse la Regulamentul de procedură al Comitetului de revizuire al OTIF.

Versiunea actuală a Regulamentului de procedură al Comitetului de revizuire este anterioară aderării Uniunii la Convenția COTIF; din acest motiv, anumite dispoziții sunt caduce și necesită actualizare. În special, dispozițiile care reglementează drepturile de vot ale Uniunii și stabilirea cvorumului (articolele 4, 20 și 21) trebuie să fie modificate pentru a fi conforme cu articolul 38 din COTIF și cu acordul UE-OTIF.

Punctul 5 de pe ordinea de zi – Revizuirea parțială a Convenției de bază: modificarea procedurii de revizuire a COTIF

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

Competență: Uniunea (partajată)

Exercitarea drepturilor de vot: Uniunea

Poziția: de susținere a adoptării propunerii de revizuire a articolului 34 din Convenție pentru a oferi o perioadă fixă de timp (de 36 de luni) pentru intrarea în vigoare a modificărilor la apendice adoptate de adunarea generală, inclusiv o clauză de flexibilitate pentru a extinde acest termen de la caz la caz, în situația în care se decide astfel de către adunarea generală cu majoritatea prevăzută la articolul 14 § 6 din COTIF.

Propunerea vizează ameliorarea și simplificarea procedurii de revizuire a Convenției COTIF în vederea unei puneri în aplicare coerente și rapide a modificărilor la Convenție și la apendicele sale, cu scopul de a preveni efectele adverse ale actualei proceduri îndelungate de revizuire, inclusiv riscul unei nealinieri interne între modificările adoptate de Comitetul de revizuire și cele adoptate de adunarea generală, precum și efectele adverse ale unei nealinieri externe, în special în raport cu dreptul Uniunii. Recomandarea din partea secretariatului OTIF a reflectat viziunea predominantă din cadrul grupului de lucru relevant care a tratat această chestiune; s-a stabilit că membrii OTIF ar trebui să poată transpune modificările adoptate, inclusiv prin proceduri parlamentare, într-un termen de trei ani. Propunerea pare necesară pentru a susține funcționarea eficientă și dezvoltarea OTIF.

Punctul 6 de pe ordinea de zi – Revizuirea parțială a RU CIM – Raportul secretarului general

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

Competență: Uniunea (exclusivă)

Exercitarea drepturilor de vot: Uniunea (în caz că se trece la vot)

Poziția: se ia act de raportul Secretarului General, se oferă unele informații privind activitățile în curs de desfășurare și evoluțiile relevante, se încurajează în continuare lucrările privind evaluarea interfețelor între normele administrative vamale și cele privind transporturile feroviare, se susține instituirea unui grup de lucru format din juriști sau a unor mecanisme de coordonare alternative în cadrul organismelor OTIF existente privind aspectele vamale și digitalizarea documentelor de transport de mărfuri.

Punctul 7 de pe ordinea de zi – Revizuirea parțială a RU CUI

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

Competență: Uniunea (partajată)

Exercitarea drepturilor de vot: Uniunea

Poziția: de susținere a propunerilor de modificări la articolul 1 § 1 și 2, la articolul 3 [noua literă (aa) și modificările la literele (b) (c) și (g)], la articolul 5 § 1, la articolul 5a § 1 și 2, la articolul 7 § 2, la articolul 8 § 1 și 2, la articolul 9 § 1 și la articolul 10 § 3 din CUI, precum și a cererii secretarului general de a supune spre decizie adunării generale modificările la RU CUI.

Principala modificare substanțială vizează clarificarea domeniului de aplicare al RU CUI prin introducerea în articolul 3 a definiției „*traficului feroviar internațional*” cu sensul de „*trafic*

care necesită utilizarea unei trase internaționale sau a mai multor trase naționale succesive situate în cel puțin două state și coordonate de administratorii de infrastructură în cauză” și prin modificarea în consecință a articolului 1 (Domeniu de aplicare), menținând totodată legătura cu RU CIV și CIM.

Obiectivul este de a asigura o aplicare mai sistematică a RU CUI în scopul preconizat, adică în traficul feroviar internațional. Proiectul de modificare, astfel cum a fost propus Comitetului de revizuire, corespunde textului de compromis al grupului de lucru ad-hoc din cadrul OTIF, care s-a întrunit la 10 decembrie 2014, la 8 iulie 2015, la 24 noiembrie 2015 și la 31 mai 2016. Comisia și-a adus contribuția la rezultatul obținut, care, în conformitate cu domeniul de aplicare și obiectivele Convenției COTIF, adică transportul internațional, confirmă aplicarea RU CUI în traficul internațional feroviar, astfel cum este explicat în noua definiție.

Comisia a estimat că proiectele de modificări la articolele 1 și 3, astfel cum au fost propuse de secretariatul OTIF, sunt în concordanță cu definițiile și dispozițiile din acquis-ul Uniunii în ceea ce privește gestionarea infrastructurii feroviare și coordonarea între administratorii de infrastructură [de exemplu, articolele 40, 43 și 46 din Directiva 2002/34/CE (reformare)].

În ceea ce privește proiectul de modificare propus de secretariatul OTIF la articolul 8 (responsabilitatea administratorului), Comisia constată că acesta este în mod esențial de natură editorială și nu afectează domeniul de aplicare sau conținutul dispoziției. Proiectele de modificări propuse la articolul 9, precum și la articolele 3, 5, 5a, 7 și 10 sunt de natură strict editorială.

Punctul 8 de pe ordinea de zi – Noul apendice H cu privire la exploatarea în condiții de siguranță a trenurilor în traficul internațional

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

Competență: Uniunea (exclusivă)

Exercitarea drepturilor de vot: Uniunea

Poziția:

de susținere (LAW-17131-CR26/8.1) a includerii spre decizie în adunarea generală a noului apendice H la COTIF cu privire la exploatarea în condiții de siguranță a trenurilor în traficul internațional, sub rezerva acceptării următoarelor modificări (eliminările se marchează prin caractere barate; adăugările, dacă este cazul, se marchează prin caractere subliniate):

- La articolul 2 litera (b): a se înlocui „*autoritate de certificare*” prin „*autoritate de certificare a siguranței*”. Înlocuirea ar trebui aplicată în mod consecvent în tot textul. În limba germană: „*Sicherheitsbescheinigungsbehörde*” în loc de „*Zertifizierungsbehörde*”. În limba franceză: „*autorité de certification de sécurité*” în loc de „*autorité de certification*”.
- Articolul 4 alineatul (1): a se adăuga fraza „*Autoritatea de certificare a siguranței și Autoritatea de supraveghere menționate la articolul 6 alineatul (1) pot fi două entități separate sau pot fi incluse în aceeași organizație.*”
- Articolul 6 alineatul (1): a se adăuga fraza „*Autoritatea de supraveghere și Autoritatea de certificare a siguranței menționate la articolul 4 alineatul (1) pot fi două entități separate sau pot fi incluse în aceeași organizație.*”
- La articolul 8 alineatul (3) litera (b): a se modifica textul pentru a avea următoarea formulare: „*Proceduri, precum și o metodă de siguranță comună pentru cerințele sistemului de management al siguranței care trebuie aplicate de autoritățile de*

certificare la eliberarea certificatelor de siguranță, inclusiv legăturile necesare cu metoda de siguranță comună privind evaluarea riscurilor și cu alte acte legislative relevante.”

Adăugarea unei referiri la „proceduri”: astfel de proceduri erau incluse în metoda de siguranță comună a UE pentru cerințele sistemului de management al siguranței (CSM - *Common Safety Method* pentru SMS - *safety management system*) și acum au fost incluse în proiectul de „regulament de punere în aplicare al Comisiei privind modalitățile practice de eliberare a certificatelor unice de siguranță”. Dacă OTIF dorește să păstreze domeniul de aplicare armonizat planificat inițial, acesta ar trebui să adauge procedurile aferente la cerințele CSM pentru SMS. Această ameliorare este recomandată, dar nu este necesară pentru un vot pozitiv.

Legătura cu metoda de siguranță comună privind evaluarea riscurilor (ER CSM) și cu alte acte legislative relevante: Proiectul de Regulament delegat al Comisiei de instituire a unor metode comune de siguranță privind cerințele sistemului de management al siguranței prevede aplicarea CSM RA și a altor norme legislative (în special, dar fără a se limita la, specificația tehnică de interoperabilitate pentru exploatarea și gestionarea traficului, «OPE - *Operation and traffic management TSI - technical specification for interoperability*») pentru a asigura că „procedurile operaționale (ale organizației) sunt conforme cu cerințele referitoare la siguranță ale specificațiilor tehnice pentru interoperabilitate și ale normelor naționale aplicabile, precum și cu oricare alte cerințe relevante”. Din aceste motive, ameliorarea de mai sus a articolului 8 alineatul (3) litera (b) ar trebui să fie susținută și apărută cu fermitate.

- La articolul 8 alineatul (3) litera (c): a se modifica textul pentru a avea următoarea formulare: „O metodă de siguranță comună privind monitorizarea trebuie aplicată de întreprinderile feroviare și, dacă este cazul, de administratorii de infrastructură și de entitățile responsabile cu întreținerea”.

Prezenta propunere este în concordanță cu articolul 7 alineatul (4) din apendicele H, care impune atât întreprinderilor feroviare, cât și administratorilor de infrastructură să „își stabilească propriul sistem de management al siguranței și să monitorizeze aplicarea corectă a acestuia”. Aplicarea CSM în monitorizare este obligatorie pentru administratorii de infrastructură din UE și ar fi benefică și dincolo de hotarele Uniunii. Aplicarea CSM în monitorizare trebuie să fie obligatorie pentru entitățile responsabile cu întreținerea (ECMs - *entities in charge of maintenance*) Aplicarea obligatorie a CSM de către administratorii de infrastructură este recomandată, dar nu este necesară pentru votul pozitiv. Aplicarea obligatorie a CSM de către ECMs este o necesitate și ar trebui inclusă în text.

- Articolul 2 litera (f), ameliorare editorială, aliniere la terminologia Uniunii (versiunea în limba germană): „„*Eisenbahnsystem*“ das Schienennetz in jedem Vertragsstaat, bestehend aus ~~Linien~~Strecken, Bahnhöfen, Drehscheiben und Terminals”.
- Articolul 7 alineatul (4), ameliorare editorială (versiunea în limba germană): “*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.*”

Acceptarea cererii secretarului general de a modifica raportul explicativ în sprijinul noului apendice H și de a-l supune spre aprobare adunării generale.

Susținerea documentului (LAW-17131-CR26/8.2), în scopul includerii noului apendice H în COTIF, modificările articolelor 2, 6, 20, 33 și 35 din COTIF și acceptarea cererii secretarului general de a le prezenta spre decizie adunării generale.

Proiectul noului apendice H prevede dispoziții de reglementare a exploatării în condiții de siguranță a trenurilor în traficul internațional cu obiectivul de a armoniza COTIF cu acquis-ul Uniunii și de a susține interoperabilitatea dincolo de granițele Uniunii Europene. Textul propus este în deplină concordanță cu dispozițiile noii Directive (UE) 2016/798 privind siguranța feroviară, precum și cu cele ale legislației secundare aferente, cu excepția unor aspecte minore care ar trebui să fie abordate în conformitate cu propunerile de mai sus. După cum s-a arătat, este, de asemenea, necesar să se modifice anumite dispoziții din Convenția COTIF în scopul includerii noului apendice H.

Punctul 9 de pe ordinea de zi – Revizuirea parțială a RU ATMF

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

Competență: Uniunea (exclusivă)

Exercitarea drepturilor de vot: Uniunea

Poziția: de susținere a revizuirii parțiale a RU AFTM, conform propunerii secretariatului OTIF, sub rezerva acceptării următoarelor modificări (eliminările se marchează prin caractere barate; adăugările, dacă este cazul, se marchează prin caractere subliniate):

- La articolul 7 alineatul (1a), a se modifica textul pentru a avea următoarea formulare:
„Vehiculele sunt în concordanță cu UTPs aplicabile în momentul cererii de admitere, actualizare sau reînnoire, sunt în conformitate cu aceste reguli uniforme și țin cont de strategia de migrare pentru aplicarea UTPs, astfel cum este prevăzută la articolul 8 alineatul (2a) și la articolul 8 alineatul (4) litera (f) din APTU, și de posibilitățile de derogare prevăzute la articolul 7a din ATMF; această concordanță este menținută în permanență pe întreaga durată de utilizare a vehiculului.
- *CTE trebuie să ia în considerare necesitatea de a elabora o anexă la aceste reguli uniforme incluzând dispoziții care să permită solicitanților să obțină securitate juridică sporită cu privire la prevederile care trebuie să fie aplicate, chiar înainte de a depune cererea de admitere, actualizare sau reînnoire a vehiculelor.”*
 - La articolul 2 litera (w), a se modifica definiția și utilizarea termenului de „vehicule” în mod coerent pe parcursul întregului text (în toate limbile). Definiția ar trebui să aibă următoarea formulare: „«vehicule» înseamnă un vehicul feroviar capabil să circule pe propriile roți pe linii de cale ferată cu sau fără tracțiune.” Termenul „vehicul(e)” ar trebui folosit pe parcursul întregului text, și nu termenul „vehicul feroviar”, care apare în unele locuri.
 - La articolul 5, ameliorare editorială (versiunea în limba germană): a se înlocui "Notifikation" prin „Notifizierung" în "Jeder Vertragsstaat hat durch ~~Notifikation~~Notifizierung [...].” și în continuare "Die ~~Notifikation~~Notifizierungen können durch regionale Organisationen, die dem COTIF beigetreten sind, im Namen von Vertragsstaaten, die Mitglied der betreffenden Organisation sind, vorgenommen werden.”

- La articolul 10, ameliorare editorială (versiunea în limba germană): a se înlocui „*Verzeichnis*” prin „*Dossier*” în *"Wenn eine neue Betriebszulassung erforderlich ist, hat der Antragsteller dem betreffenden Vertragsstaat ein das Vorhaben beschreibendes ~~Verzeichnis~~Dossier zu übersenden."* și mai departe *"Der Vertragsstaat hat seine Entscheidung spätestens vier Monate nach der Vorlage des voll-ständigen ~~Verzeichnis~~Dossiers durch den Antragsteller zu treffen"*.
- La articolul 13 alineatul (1) litera (a), ameliorare editorială (versiunile în limbile engleză și germană): a se înlocui CTE prin numele complet al comitetului în *"comply with the specifications adopted by the ~~CTE~~Committee of Technical Experts;"* și în *"mit den vom ~~CTE~~Fachausschuss für technische Fragen angenommenen Spezifikationen übereinstimmen;"*.
- A se adăuga următorul articol 14: *„Articolul 14 — Anexe și recomandări*
§ 1 *Comitetul de experți tehnici decide dacă este necesar să adopte o anexă sau o dispoziție de modificare a acestuia în conformitate cu procedura prevăzută la articolele 16 și 20 și la articolul 33 § 6 din Convenție. Deciziile intră în vigoare în conformitate cu articolul 35 §§ 3 și 4 din Convenție.*
§ 2 *O cerere pentru adoptarea unei anexe sau o dispoziție de modificare a acestuia poate fi făcută de: a) orice stat contractant; b) orice organizație regională astfel cum sunt definite la articolul 2 litera (x) din ATMF; c) orice asociație internațională reprezentativă pentru ai cărei membri existența anexe este indispensabilă în exercitarea activității lor din motive de siguranță și economie.*
§ 3 *Pregătirea anexelor este responsabilitatea Comitetului de experți tehnici asistat de grupuri de lucru adecvate și de Secretarul General pe baza cererilor depuse în conformitate cu § 2.*
§ 4 *Comitetul de experți tehnici poate recomanda metodele și practicile referitoare la admiterea din punct de vedere tehnic a materialului utilizat în traficul internațional.”*

Dispozițiile RU ATMF sunt compatibile cu dispozițiile din Directiva de interoperabilitate 2008/57/CE a Uniunii Europene și cu o parte din Directiva de siguranță 2009/49/EC. Odată cu adoptarea celui de-al patrulea pachet feroviar, Uniunea a modificat mai multe dispoziții ale acestui acquis. Pe baza unei analize efectuate de Comisie, secretariatul OTIF și grupul de lucru relevant au pregătit modificările cu privire la articolele 2, 3a, 5, 6, 7, 10, 10b, 11 și 13 din RU ATMF. Aceste modificări sunt necesare în scopul armonizării unei părți a terminologiei cu noile dispoziții ale UE și pentru a se ține seama de anumite modificări procedurale în UE, în special de faptul că Agenția UE pentru Căi Ferate va deține competența de a emite autorizații pentru vehicule. Principiul de bază al ATMF nu face obiectul modificărilor propuse.

Punctul 10 de pe ordinea de zi – Revizuirea parțială a RU APTU

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

Competență: Uniunea (exclusivă)

Exercitarea drepturilor de vot: Uniunea

Poziția: de susținere a adoptării modificărilor la articolul 8 din appendicele F la COTIF și aprobarea modificărilor la raportul explicativ relevant.

Dispozițiile RU ATMF sunt compatibile cu dispozițiile din Directiva de interoperabilitate 2008/57/CE, în special cu cele privind conținutul prescripțiilor tehnice uniforme (UTPs - *Uniform technical Prescriptions*) și echivalența acestora cu specificațiile tehnice de interoperabilitate (TSIs) ale Uniunii Europene. Odată cu adoptarea celui de-al patrulea pachet feroviar și, în special, odată cu reformarea Directivei(UE) 2016/797 privind interoperabilitatea, Uniunea a modificat mai multe prevederi ale acestui acquis. Pe baza analizei efectuate de Comisia Europeană, secretariatul OTIF și grupul de lucru au pregătit modificările la RU APTU în vederea asigurării unei armonizări continue cu dreptul Uniunii. Modificările se referă la articolul 8 din RU APTU și constau în adăugarea a două secțiuni în conținutul UTP echivalente cu TSI ale UE. Aceste modificări sunt necesare pentru a garanta faptul că viitoarele TSI ale Uniunii Europene și UTP ale COTIF au un conținut echivalent. Principiul de bază al APTU nu face obiectul modificărilor propuse.

Punctul 11 de pe ordinea de zi – Discuție generală privind necesitatea de a armoniza condițiile de acces

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

Competență: Uniunea (partajată)

Exercitarea drepturilor de vot: n/a

Poziția: nu există

Punctul 12 de pe ordinea de zi – Diverse

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

Competență: Uniunea (partajată)

Exercitarea drepturilor de vot: State membre

Poziția: de a nu se opune înființării unui grup de lucru format din juriști pentru a asista și facilita funcționarea organismelor existente ale OTIF în domeniul juridic și pentru a asigura administrarea eficientă a Convenției.

Punctul 13 de pe ordinea de zi – Revizuirea parțială a RU CUV

Document(e): LAW-17144-CR 26/13 (Propunere transmisă de Elveția)

Competență: Uniunea (partajată)

Exercitarea drepturilor de vot: Uniunea

Poziția: de a se opune propunerii de a lua în considerare modificarea articolului 7 din RU CUV depusă de Elveția.

Articolul 7 alineatul (1) din RU CUV tratează responsabilitatea deținătorului vehiculului și a utilizatorului vehiculului (întreprinderi feroviare) în caz de daune cauzate de vehicul și care își au originea într-un defect al vehiculului. Proiectul de modificare propus adaugă un nou criteriu pentru a furniza dovada responsabilității deținătorului pentru daunele provocate de un defect al vehiculului. În temeiul actualului articol 7 din RU CUV, dacă este aplicat de părțile contractante, titularul vehiculului este răspunzător numai în cazul în care se dovedește că daunele cauzate de vehicul provin dintr-o defecțiune pentru care acesta este responsabil. Propunerea de modificare pare să adauge un al doilea criteriu care ar consta în faptul că titularul trebuie să dovedească că nu este responsabil pentru defectul care se află la originea daunelor.

La actualul articol 7 alineatul (2) din CUV se precizează că „*părțile la contract pot conveni asupra unor dispoziții de derogare de la alineatul (1)*”. Pe această bază, societățile din sector au negociat între 2013 și 2016, rezultând un acord aprobat de 600 de societăți feroviare care permite modificările necesare la contractul general unic de utilizare a vagoanelor (GCU - *General Contract of Use*) pentru o mai bună clarificare a responsabilităților proprietarilor de vagoane. Acordul semnat a introdus un nou articol 27 în GCU în legătură cu principiul răspunderii în cazul daunelor provocate de un vagon, în vederea obținerii unui echilibru mai bun și pentru a oferi mai multă claritate pentru întregul sector în cazul daunelor provocate de un vagon. Prin noul articol este introdusă noțiunea de „*prezumție de vinovăție*” care permite angajarea răspunderii deținătorului pentru o defecțiune a vehiculului cauzată de o încălcare a obligațiilor sale legate de întreținere. Această modificare a fost aplicabilă de la 1 ianuarie 2017. Astăzi, majoritatea deținătorilor și a întreprinderilor feroviare care își desfășoară activitatea în Uniune aplică GCU. Din aceste motive, propunerea Elveției nu este necesară, deoarece acordurile încheiate de societățile din acest sector sunt suficiente pentru a defini în mod clar responsabilitățile deținătorului și ale societăților feroviare în cazul unor daune provocate de un vehicul din cadrul unui contract de vânzare-cumpărare. Nu există indicii că prin acest acord nu se reușește găsirea unui echilibru adecvat între interesele părților respective. Prin urmare, propunerea Elveției nu oferă o justificare solidă, rațională și suficientă pentru modificările propuse.