



Rada
Európskej únie

V Bruseli 8. februára 2018
(OR. en)

6034/18
ADD 1

**Medziinštitucionálny spis:
2018/0026 (NLE)**

TRANS 63

NÁVRH

Od:	Jordi AYET PUIGARNAU, riaditeľ, v zastúpení generálneho tajomníka Európskej komisie
Dátum doručenia:	8. februára 2018
Komu:	Jeppe TRANHOLM-MIKKELSEN, generálny tajomník Rady Európskej únie
Č. dok. Kom.:	COM(2018) 63 final - ANNEX
Predmet:	PRÍLOHA k návrhu rozhodnutia Rady o pozícii, ktorá sa má prijať v mene Európskej únie na 26. zasadnutí Revízneho výboru OTIF, pokiaľ ide o určité zmeny Dohovoru o medzinárodnej železničnej preprave (COTIF) a dodatkov k tomuto dohovoru

Delegáciám v prílohe zasielame dokument COM(2018) 63 final - ANNEX.

Príloha: COM(2018) 63 final - ANNEX



EURÓPSKA
KOMISIA

V Bruseli 7. 2. 2018
COM(2018) 63 final

ANNEX

PRÍLOHA

k

návrhu rozhodnutia Rady

**o pozícii, ktorá sa má prijať v mene Európskej únie na 26. zasadnutí Revízneho výboru
OTIF, pokiaľ ide o určité zmeny Dohovoru o medzinárodnej železničnej preprave
(COTIF) a dodatkov k tomuto dohovoru**

PRÍLOHA

1. ÚVOD

Generálny sekretariát OTIF zvolal 26. zasadnutie Revízneho výboru COTIF99 vo švajčiarskom Berne na 27. februára – 1. marca 2018. Dokumenty týkajúce sa bodov programu sú k dispozícii na webovej stránke OTIF na adrese: http://otif.org/en/?page_id=126

2. PRIPOMIENKY K BODOM PROGRAMU

Bod programu č. 1 – otvorenie stretnutia a stanovenie kvóra

Dokument(-y): žiadne

Právomoc: Únia (spoločná)

Vykonávanie hlasovacích práv: neuvádza sa

Pozícia: žiadna

Bod programu č. 2 – Voľba predsedu a podpredsedu

Dokument(-y): žiadne

Právomoc: Únia (spoločná)

Vykonávanie hlasovacích práv: členské štáty

Pozícia: žiadna

Bod programu č. 3 – Schvaľovanie programu

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

Právomoc: Únia (spoločná a výlučná)

Vykonávanie hlasovacích práv: Únia

Pozícia: V prospech prijatia návrhu programu rokovania

Bod programu č. 4 – Zmeny rokovacieho poriadku

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

Právomoc: Únia (spoločná a výlučná)

Vykonávanie hlasovacích práv: Únia

Pozícia: Podporiť všetky navrhované pozmeňujúce návrhy rokovacieho poriadku Revízneho výboru OTIF.

Súčasná verzia rokovacieho poriadku revízneho výboru bola schválená pred pristúpením Únie k dohovoru COTIF, niektoré ustanovenia sú preto zastarané a je potrebné ich aktualizovať. Najmä ustanovenia upravujúce hlasovacie práva Únie a stanovujúce kvórum (články 4, 20 a 21) sa musia upraviť tak, aby boli v súlade s článkom 38 dohovoru COTIF a s dohodou medzi EÚ a organizáciou OTIF.

Bod programu č. 5 – Čiastočná revízia základnej časti dohovoru COTIF: zmena postupu revízie dohovoru COTIF

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

Právomoc: Únia (spoločná)

Vykonávanie hlasovacích práv: Únia

Pozícia: Podporiť prijatie navrhovanej revízie článku 34 dohovoru stanovujúceho pevnú lehotu (36 mesiacov), v ktorej majú nadobudnúť účinnosť zmeny dodatkov prijaté valným zhromaždením, vrátane doložky pružnosti, ktorou sa táto lehota rozširuje na individuálnom základe, v prípadoch, keď o tom rozhodne valné zhromaždenie väčšinou stanovenou v článku 14 § 6 dohovoru COTIF.

Cieľom návrhu je zlepšenie a zjednodušenie postupu revízie dohovoru COTIF so zreteľom na konzistentnú a rýchlu realizáciu pozmeňujúcich návrhov dohovoru a jeho dodatkov, ako aj snaha zabrániť nepriaznivým účinkom súčasného zdĺhavého postupu revízie vrátane rizika vnútorného nesúladu medzi pozmeňujúcimi návrhmi prijatými revíznym výborom a návrhmi prijatými valným zhromaždením, ako aj vonkajšieho nesúladu, najmä s právnymi predpismi Únie. Odporúčanie sekretariátu OTIF odráža prevládajúci názor v rámci príslušnej pracovnej skupiny, ktorá sa tejto otázke venovala, dospelo sa k záveru, že členovia organizácie OTIF by mali byť schopní transponovať prijaté pozmeňujúce návrhy, a to vrátane parlamentných postupov, do troch rokov. Návrh sa javí ako potrebný na podporu efektívneho fungovania a rozvoja organizácie OTIF.

Bod programu č. 6 – Čiastočná revízia JPP CIM – správa generálneho tajomníka

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

Právomoc: Únia (výlučná)

Vykonávanie hlasovacích práv: Únia (v prípade, ak dôjde k hlasovaniu)

Pozícia: Zobrať správu generálneho tajomníka na vedomie, poskytnúť niektoré informácie o príslušných prebiehajúcich činnostiach a vývoji, podporiť ďalšiu prácu na posúdení rozhrania medzi colnými predpismi a predpismi v oblasti železničnej dopravy a podporiť zriadenie pracovnej skupiny právnych expertov alebo alternatívne mechanizmy koordinácie v rámci existujúcich orgánov OTIF, pokiaľ ide o colné záležitosti a digitalizáciu dokladov v nákladnej doprave.

Bod programu č. 7 – Čiastočná revízia JPP CUI

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

Právomoc: Únia (spoločná)

Vykonávanie hlasovacích práv: Únia

Pozícia: Podporiť pozmeňujúce návrhy týkajúce sa článku 1 § 1 a článkov 2 a 3 [s novým písmenom aa)] a zmeny v písmenách b), c) a g), článku 5 § 1, článku 5bis § 1 a 2, článku 7 § 2, článku 8 § 1 a 2, článku 9 § 1 a článku 10 § 3 JPP CUI a generálneho tajomníka OTIF požiadať o to, aby predložil všetky úpravy JPP CUI na rozhodnutie valnému zhromaždeniu.

Hlavné podstatné zmeny sa zameriavajú na objasnenie rozsahu pôsobnosti JPP CUI, a to tým, že sa do článku 3 zavedie vymedzenie pojmu „medzinárodná železničná doprava“, ktorým sa bude rozumieť „doprava, ktorá si vyžaduje použitie medzinárodnej vlakovej trasy alebo viacerých po sebe nasledujúcich vnútroštátnych vlakových trás, ktoré sa nachádzajú v

najmenej dvoch štátoch a koordinujú ich príslušní prevádzkovatelia infraštruktúry“, a tým, že sa v súlade s tým zmení článok 1 (Oblasť použitia), pričom sa zachová súvislosť medzi JPP CIV a JPP CIM.

Cieľom je zabezpečiť, aby sa JPP CUI uplatňovali na daný účel, napr. v medzinárodnej železničnej doprave, systematickejšie. Pozmeňujúci návrh preložený revíznemu výboru je v súlade s kompromisným textom, ktorý je výsledkom práce ad hoc pracovnej skupiny v rámci organizácie OTIF. Pracovná skupina sa stretla v dňoch 10. decembra 2014, 8. júla 2015, 24. novembra 2015 a 31. mája 2016. Komisia prispela k výslednému návrhu, ktorý v súlade so zameraním a cieľmi dohovoru COTIF, t. j. medzinárodnou prepravou, potvrdzuje uplatňovanie JPP CUI na medzinárodnú železničnú dopravu, ako sa uvádza v novom vymedzení.

Komisia usúdila, že pozmeňujúce návrhy k článkom 1 a 3, ako ich navrhuje sekretariát OTIF, sú v súlade s vymedzením pojmov a ustanoveniami *acquis* Únie týkajúcich sa riadenia železničnej infraštruktúry a koordinácie medzi manažermi infraštruktúry [napr. články 40, 43 a 46 smernice 2002/34/ES (prepracované znenie)].

Pokiaľ ide o pozmeňujúce návrhy sekretariátu OTIF k článku 8 (Zodpovednosť prevádzkovateľa), ide prevažne o redakčné úpravy, ktoré nemajú vplyv na rozsah pôsobnosti alebo podstatu uvedeného ustanovenia. Pozmeňujúce návrhy k článku 9 a k článkom 3, 5, 5bis, 7 a 10 sú čisto redakčného charakteru.

Bod programu č. 8 – Nový dodatok H týkajúci sa bezpečnej prevádzky vlakov v medzinárodnej doprave

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

Právomoc: Únia (výlučná)

Vykonávanie hlasovacích práv: Únia

Pozícia:

Podporiť (LAW-17131-CR26/8.1) zaradenie nového dodatku H k dohovoru COTIF, ktorý sa bude týkať bezpečnej prevádzky vlakov v medzinárodnej doprave, na rozhodnutie valného zhromaždenia, s výhradou nasledujúcich bodov (preškrtnuté časti textu znamenajú zrušenie, podčiarknuté znamenajú doplnenie nového textu):

- V článku 2 písm. b): Pojem „certifikačný orgán“ sa nahrádza pojmom „orgán bezpečnostnej certifikácie“. Táto zmena by sa mala následne uplatniť v celom znení. V nemeckom jazyku: „Sicherheitsbescheinigungsbehörde“ namiesto „Zertifizierungsbehörde“. Vo francúzskom jazyku: „autorité de certification de sécurité“ namiesto „autorité de certification“.
- V článku 4 ods. 1: Dopĺňa sa veta: „Orgán bezpečnostnej certifikácie a orgán dohľadu, ktoré sa spomínajú v článku 6 ods. 1, môžu byť dva oddelené subjekty alebo môžu byť zlúčené do jednej organizácie.“
- V článku 6 ods. 1: Dopĺňa sa veta: „Orgán dohľadu a orgán bezpečnostnej certifikácie, ktoré sa spomínajú v článku 4 ods. 1, môžu byť dva oddelené subjekty alebo môžu byť zlúčené do jednej organizácie.“
- V článku 8 ods. 3 písm. b): Text sa upravuje takto: „Postupy, ako aj spoločná bezpečnostná metóda týkajúca sa požiadaviek na systém riadenia bezpečnosti, ktoré majú certifikačné orgány uplatňovať pri vydávaní bezpečnostných certifikátov,

vrátane potrebných odkazov na spoločnú bezpečnostnú metódu pri posudzovaní rizika a iné príslušné právne predpisy.“

Dopĺňa sa odkaz na „postupy“: Tieto postupy boli zahrnuté do spoločnej bezpečnostnej metódy EÚ týkajúcej sa požiadaviek na systém riadenia bezpečnosti a Komisia ich začlenila do návrhu „vykonávacieho nariadenia o praktických opatreniach pri vydávaní jednotných bezpečnostných osvedčení“. Ak chce organizácia OTIF zachovať pôvodne stanovený rozsah harmonizácie, mala by príslušné postupy zahrnúť do spoločnej bezpečnostnej metódy EÚ týkajúcej sa požiadaviek na systém riadenia bezpečnosti. Toto zlepšenie sa odporúča, ale nie je podmienkou na hlasovanie v prospech návrhu.

Odkaz na spoločnú bezpečnostnú metódu pri posudzovaní rizika a iné príslušné právne predpisy: Návrh delegovaného nariadenia Komisie, ktorým sa stanovujú spoločné bezpečnostné metódy EÚ týkajúce sa požiadaviek na systém riadenia bezpečnosti, si vyžaduje uplatnenie spoločnej bezpečnostnej metódy pri posudzovaní rizika a iných právnych predpisov (okrem iného najmä technickej špecifikácie interoperability týkajúcej sa subsystému prevádzka a riadenie dopravy), aby sa zabezpečilo, že „prevádzkové opatrenia (organizácie) budú spĺňať bezpečnostné požiadavky príslušných technických špecifikácií interoperability a vnútroštátnych pravidiel a akékoľvek ďalšie relevantné požiadavky“. Vyššie uvedená úprava článku 8 ods. 3 písm. b) by sa preto mala podporiť a dôrazne obhajovať.

- V článku 8 ods. 3 písm. c): Text sa upraví takto: „*Spoločná bezpečnostná metóda monitorovania, ktorú uplatňujú železničné podniky, ~~v prípade potreby aj~~ prevádzkovatelia infraštruktúry a subjekty zodpovedné za údržbu*“.

Tento návrh je v súlade s článkom 7 ods. 4 dodatku H, v ktorom sa od železničných podnikov a manažérov infraštruktúry vyžaduje, aby „*zaviedli svoje systémy riadenia bezpečnosti a monitorovali ich správne uplatňovanie*“. Uplatňovanie spoločnej bezpečnostnej metódy monitorovania je pre manažérov infraštruktúry v EÚ povinné a jej uplatňovanie bolo by prospešné aj za hranicami Únie. Uplatňovanie spoločnej bezpečnostnej metódy monitorovania je povinné pre subjekty zodpovedné za údržbu. Povinné uplatňovanie spoločnej bezpečnostnej metódy pre manažérov infraštruktúry sa odporúča, ale nie je podmienkou na hlasovanie v prospech návrhu. Povinné uplatňovanie spoločnej bezpečnostnej metódy pre subjekty zodpovedné za údržbu sa odporúča, ale nie je podmienkou na hlasovanie v prospech návrhu.

- V článku 2 písm. f), redakčná úprava, zosúladienie s terminológiou Únie (nemecká verzia): „*„Eisenbahnsystem“ das Schienennetz in jedem Vertragsstaat, bestehend aus ~~Linien~~ Strecken, Bahnhöfen, Drehscheiben und Terminals*“.
- V článku 7 ods. 4, redakčná úprava (nemecká verzia): „*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.*“

Súhlasíť s požiadavkou, aby generálny tajomník zmenil dôvodovú správu na podporu nového dodatku H a predložil ju na schválenie valnému zhromaždeniu.

Podporiť (LAW-17131-CR26/8.2) zmeny článkov 2, 6, 20, 33 a 35 dohovoru COTIF na účely začlenenia nového dodatku H do dohovoru COTIF a súhlasíť s požiadavkou, aby ich generálny tajomník predložil na rozhodnutie valnému zhromaždeniu.

Nový dodatok H obsahuje ustanovenia, ktorými sa upravuje bezpečná prevádzka vlakov v medzinárodnej doprave s cieľom harmonizovať dohovor COTIF s *acquis* Únie a podporiť interoperabilitu za hranicami Európskej únie. Navrhovaný text je plne v súlade s ustanoveniami novej smernice (EÚ) 2016/798 o bezpečnosti železníc a súvisiacich sekundárnych právnych predpisov, s výnimkou menej významných otázok, ktoré by sa mali riešiť v súlade s uvedenými návrhmi. Ako už bolo uvedené, na účely začlenenia tohto nového dodatku H je potrebné zmeniť aj niektoré ustanovenia dohovoru COTIF.

Bod programu č. 9 – Čiastočná revízia JPP ATMF

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

Právomoc: Únia (výlučná)

Vykonávanie hlasovacích práv: Únia

Pozícia: Podporiť čiastočnú revíziu JPP ATMF navrhnutú sekretariátom OTIF s výhradou nasledujúcich bodov (preškrtnuté časti textu znamenajú zrušenie, podčiarknuté znamenajú doplnenie nového textu):

- V článku 7 ods. 1a sa text upravuje takto: „V súlade s týmito jednotnými právnymi predpismi musia vozidlá spĺňať jednotné technické predpisy použiteľné v čase ich schválenia, modernizácie, obnovy a zohľadňujúce stratégiu prechodu na uplatňovanie jednotných technických predpisov stanovených v článkoch 8 ods. 2a a 8 ods. 4 písm. f) APTU a možnosti výnimiek stanovených v článku 7a ATMF; toto plnenie má byť zachované po celú dobu používania vozidla.
- Výbor znalcov pre technické otázky v zväži potrebu vytvoriť prílohu k týmto jednotným právnym predpisom vrátane ustanovení, ktoré žiadateľom umožnia získať zvýšenú právnu istotu, pokiaľ ide o uplatniteľné predpisy, ešte pred predložením žiadosti o schválenie, modernizáciu či obnovu vozidla.“
- V článku 2 písm. w) sa upravuje vymedzenie a používanie pojmu „vozidlo“ v celom texte konzistentne (vo všetkých jazykoch). Pojem by sa mal vymedziť takto: „vozidlo“ je železničné vozidlo spôsobilé na jazdu na vlastných kolesách na železničnej trati, s vlastným pohonom alebo bez vlastného pohonu.“ V celom texte by sa mal používať výraz „vozidlo(-á)“, a nie výraz „železničné vozidlo(-á)“, ktorý sa nachádza na niektorých miestach.
- V článku 5, redakčná úprava (nemecká verzia): Výraz „Notifikation“ sa nahrádza výrazom „Notifizierung“ v časti „Jeder Vertragsstaat hat durch ~~Notifikation~~ Notifizierung [...]“, a rovnako tak aj v časti „Die ~~Notifikation~~ Notifizierungen können durch regionale Organisationen, die dem COTIF beigetreten sind, im Namen von Vertragsstaaten, die Mitglied der betreffenden Organisation sind, vorgenommen werden.“
- V článku 10, redakčná úprava (nemecká verzia): Výraz „Verzeichnis“ sa nahrádza výrazom „Dossier“ v časti „Wenn eine neue Betriebszulassung erforderlich ist, hat der Antragsteller dem betreffenden Vertragsstaat ein das Vorhaben beschreibendes ~~Verzeichnis~~ Dossier zu übersenden.“, a rovnako tak aj v časti „Der Vertragsstaat hat seine Entscheidung spätestens vier Monate nach der Vorlage des voll-ständigen ~~Verzeichnisses~~ Dossiers durch den Antragsteller zu treffen“.

- V článku 13 ods. 1 písm. a), redakčná úprava (anglická a nemecká verzia): Skratka CTE sa nahrádza plným názvom tohto výboru v časti „*comply with the specifications adopted by the CTE Committee of Technical Experts*,” a „*mit den vom CTEFachausschuss für technische Fragen angenommenen Spezifikationen übereinstimmen*,”.
- Dopĺňa sa článok 14 v tomto znení: „*Článok 14 – Prílohy a odporúčania*
§ 1 Výbor znalcov pre technické otázky rozhoduje o prijatí príloh alebo odporúčaní na ich zmenu v súlade s postupom stanoveným v článkoch 16 a 20 a v článku 33 § 6 dohovoru. Rozhodnutia nadobúdajú účinnosť v súlade s článkom 35 § 3 a 4 dohovoru.
§ 2 Žiadosť o prijatie prílohy alebo ustanovenia na zmenu tejto prílohy môže podať: a) každý zmluvný štát; b) každá regionálna organizácia určená v článku 2 písm. x) ATMF; c) každý zástupca medzinárodného združenia, ktorého členovia považujú túto prílohu za nevyhnutnú pre bezpečnosť a hospodárnosť pri výkone svojej činnosti.
§ 3 Príprava príloh je v právomoci Výboru znalcov pre technické otázky v spolupráci s príslušnými pracovnými skupinami a generálnym tajomníkom na základe žiadostí predložených v súlade s § 2.
§ 4 Výbor znalcov pre technické otázky môže odporučiť metódy a postupy týkajúce sa technického schválenia železničného materiálu používaného v medzinárodnej preprave.“

Ustanovenia JPP ATMF sú v súlade s ustanoveniami smernice EÚ 2008/57/ES o interoperabilite a s časťou smernice 2009/49/ES o bezpečnosti. Pri prijatí štvrtého železničného balíka Únia niektoré ustanovenia tohto *acquis* zmenila. Na základe analýzy, ktorú uskutočnila Komisia, pripravil sekretariát OTIF a príslušné pracovné skupiny zmeny týkajúce sa článkov 2, 3a, 5, 6, 7, 10, 10b, 11 a 13 jednotných právnych predpisov ATMF. Tieto zmeny sú potrebné na to, aby sa harmonizovali niektoré termíny s novými ustanoveniami EÚ a aby sa zohľadnili určité procesné zmeny v EÚ, najmä skutočnosť, že Železničná agentúra Európskej únie bude mať právomoc vydávať povolenia pre vozidlá. Navrhované zmeny nebudú mať vplyv na základnú koncepciu ATMF.

Bod programu č. 10 – Čiastočná revízia JPP APTU

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

Právomoc: Únia (výlučná)

Vykonávanie hlasovacích práv: Únia

Pozícia: Podporiť schválenie zmien článku 8 dodatku F k dohovoru COTIF a schválenie týchto zmien v príslušnej dôvodovej správe.

Ustanovenia JPP ATMF sú v súlade s ustanoveniami smernice 2008/57/ES o interoperabilite, najmä s tými, ktoré sa týkajú časti jednotných technických predpisov a ich rovnocennosti s technickými špecifikáciami interoperability (TSI) Európskej únie. Pri prijatí štvrtého železničného balíka a najmä prepracovaného znenia smernice (EÚ) 2016/797 o interoperabilite Únia niektoré ustanovenia tohto *acquis* zmenila. Na základe analýzy Komisie pripravil sekretariát OTIF a príslušná pracovná skupina zmeny JPP APTU, ktorými sa má prehĺbiť harmonizácia s právnymi predpismi Únie. Zmeny sa týkajú článku 8 jednotných právnych predpisov APTU a spočívajú v doplnení dvoch oddielov do časti jednotných

technických predpisov a ich rovnocennosti s TSI EÚ. Tieto zmeny sú potrebné na to, aby sa zabezpečilo, že obsah budúcich technických špecifikácií interoperability Európskej únie a jednotných technických predpisov dohovoru COTIF ostane rovnocenný. Navrhované zmeny nebudú mať vplyv na základnú koncepciu APTU.

Bod programu č. 11 – Všeobecná diskusia o potrebe harmonizovať podmienky prístupu

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

Právomoc: Únia (spoločná)

Vykonávanie hlasovacích práv: neuvádza sa

Pozícia: žiadna

Bod programu č. 12 – Rôzne

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

Právomoc: Únia (spoločná)

Vykonávanie hlasovacích práv: členské štáty

Pozícia: Nehlasovať proti vytvoreniu pracovnej skupiny právnych expertov, ktorá má napomáhať a uľahčovať fungovanie existujúcich orgánov OTIF v právnej oblasti a zabezpečiť účinné riadenie tohto dohovoru.

Bod programu č. 13 – Čiastočná revízia JPP CUV

Dokument(-y): LAW-17144-CR 26/13 (návrh predložený Švajčiarskom)

Právomoc: Únia (spoločná)

Vykonávanie hlasovacích práv: Únia

Pozícia: Hlasovať proti návrhu na zmenu článku 7 JPP CUV, ktorý predložilo Švajčiarsko.

Článok 7 odsek 1 JPP CUV sa týka zodpovednosti držiteľa vozidla a používateľa vozidla (železničné podniky) za škody spôsobené vozidlom, ak vznikli v dôsledku poruchy vozidla. Pozmeňujúcim návrhom sa navrhuje doplniť nové kritérium na poskytnutie dôkazu o zodpovednosti držiteľa za škody spôsobené poruchou vozidla. Podľa súčasného znenia článku 7 JPP CUV, ako ho uplatňujú zmluvné strany, držiteľ vozidla zodpovedá za škody iba vtedy, ak sa preukáže, že škoda spôsobená vozidlom, je dôsledkom poruchy, ktorá vznikla jeho zavinením. Pozmeňujúcim návrhom sa dopĺňa druhé kritérium, v súlade s ktorým musí držiteľ preukázať, že nie je zodpovedný za poruchu, ktorá zapríčinila škodu.

V odseku 2 súčasného článku 7 JPP CUV sa uvádza, že „*zmluvné strany môžu uzatvoriť dohody, ktoré sa odchyľujú od § 1*“. Na základe uvedeného absolvovali spoločnosti v danom odvetví v rokoch 2013 až 2016 sériu rokovaní a výsledkom bola dohoda, ktorú schválilo 600 železničných podnikov a ktorá umožnila potrebné zmeny jednotnej všeobecnej zmluvy o používaní vozňov (GCU) s cieľom lepšie objasniť zodpovednosť vlastníkov vozňov. Podpísaním dohody sa do GCU doplnil nový článok 27 týkajúci sa zásady zodpovednosti v prípade škody spôsobenej vozňom, ktorým sa má pre celé toto odvetvie dosiahnuť lepšia rovnováha a zabezpečiť lepšia zrozumiteľnosť v prípadoch, keď škodu spôsobí vozeň. Konkrétne sa zavádza pojem „*prezumpcia zavinenia*“, čo umožňuje vznik zodpovednosti držiteľa za poruchu vozidla spôsobenú nedodržaním povinnej údržby vozidla. Táto zmena sa uplatňuje od 1. januára 2017. Dohodu GCU uplatňuje v súčasnosti väčšina držiteľov vozidiel a železničných podnikov pôsobiach v Únii. Švajčiarsky návrh teda nie je nevyhnutný,

pretože v dohodách, ktoré majú uzatvorené podniky v tomto odvetví, sú zodpovednosti držiteľov a železničných podnikov v prípade škôd spôsobených vozidlom, ktoré je predmetom kúpnej zmluvy, vymedzené dostatočne zrozumiteľne. Neexistujú žiadne náznaky, že by táto dohoda nezabezpečovala správnu rovnováhu medzi záujmami jednotlivých strán. Uvedený návrh okrem toho neposkytuje podrobné a dostatočné odôvodnenie navrhovaných zmien.