РЕШЕНИЯ

РЕШЕНИЕ (ЕС) 2018/319 НА СЪВЕТА

от 27 февруари 2018 година

за определяне на позицията, която трябва да се заеме от името на Европейския съюз на 26-ата сесия на Ревизионната комисия на Междуправителствената организация за международни железопътни превози по отношение на някои изменения на Конвенцията за международни железопътни превози и на притурките към нея

СЪВЕТЪТ НА ЕВРОПЕЙСКИЯ СЪЮЗ,

като взе предвид Договора за функционирането на Европейския съюз, и по-специално член 91 във връзка с член 218, параграф 9 от него,

като взе предвид предложението на Европейската комисия,

като има предвид, че:

(1) Съюзът се присъедини към Конвенцията за международни железопътни превози от 9 май 1980 г., изменена с Протокола от Вилнюс от 3 юни 1999 г. (Конвенцията „COTIF“), в съответствие с Решение 2013/103/ЕС ([1]).

(2) Всички държави членки, с изключение на Кипър и Малта, прилагат конвенцията COTIF.

(3) Ревизионната комисия на Междуправителствената организация за международни железопътни превози (OTIF) („Ревизионната комисия“) беше учредена съгласно член 13, параграф 1, буква c) от Конвенцията COTIF. На своята 26-та сесия, предвидена да се проведе от 27 февруари до 1 март 2018 г., Ревизионната комисия се очаква да вземе решение относно някои изменения на Конвенцията COTIF, както и на някои нейни притурки, и по-специално: Притурка E (Единни правила за договора за използване на инфраструктурата в международно железопътно движение — CUI), Притурка F (Единни правила за утвърждаване на технически норми и приемане на единни технически предписания, приложими за железопътните средства, предназначени да бъдат използвани в международно движение — APTU) и Притурка G (Единни правила за техническо приемане на железопътни средства, използвани в международно движение — ATMF).

(4) На 26-ата сесия Ревизионната комисия трябва да вземе решение и за приемането на нова притурка H относно безопасната експлоатация на влакове в международно движение.

(5) Измененията в Процедурния правилник на Ревизионната комисия имат за цел да се актуализират някои разпоредби в резултат на присъединяването на Съюза към Конвенцията COTIF през 2011 г., по-специално по отношение на разпоредбите, уреждащи правото на глас на регионалната организация, и тези за установяване на наличието на кворум.

(6) Измененията на Конвенцията COTIF имат за цел да се подобри и улесни процедурата за преразглеждане на Конвенцията COTIF с оглед на последователното и бързо прилагане на измененията на Конвенцията COTIF и на притурките към нея, както и да се предотврати неблагоприятното въздействие на настоящата продължителна процедура за преразглеждане, включително рискът от вътрешно несъответствие между измененията, приети от Ревизионната комисия, и тези, приети от Общото събрание на OTIF, както и от външно несъответствие, по-специално с правото на Съюза.

(7) Измененията в притурка E (CUI) целят да се изясни обсегът на действие на Единните правила за CUI, за да се гарантира, че тези правила се прилагат по-систематично за това, за което са предвидени, т.е. в международното железопътно движение, например в коридорите за товарен превоз или в международните пътнически влакове.

(8) Измененията в притурки F (APTU) и G (ATMF) целят хармонизиране между правилата на OTIF и правилата на Съюза, по-специално след приемането на 4-тия железопътен пакет от Съюза през 2016 г.

([1]) Решение 2013/103/ЕС на Съвета от 16 юни 2011 г. за подписване и сключване на Споразумение между Европейския съюз и Междуправителствената организация за международни железопътни превози за присъединяване на Европейския съюз към Конвенцията за международни железопътни превози (COTIF) от 9 май 1980 г., изменена с Протокола от Вилнюс от 3 юни 1999 г. (ОВ L 51, 23.2.2013 г., стр. 1).

(9) Целта на новата притурка H е да се подобри оперативната съвместимост извън границите на Съюза въз основа на концепцията за хармонизирани критерии за издаване от държавните органи на сертификати за безопасност за железопътни предприятия като доказателство, че железопътните предприятия са в състояние безопасно да експлоатират влаковете в съответната държава.

(10) Повечето от предлаганите изменения са в съответствие с правото и стратегическите цели на Съюза и следва да бъдат подкрепени от него. За някои изменения са необходими допълнителни обсъждания в рамките на Съюза и те следва да бъдат отхвърлени на 26-ата сесия на Ревизионната комисия,

(11) Следователно позицията на Съюза на 26-ата сесия Ревизионната комисия следва да се основава на приложението към настоящото решение,

ПРИЕ НАСТОЯЩОТО РЕШЕНИЕ:

Член 1

1. Позицията, която трябва да се заеме от името на Европейския съюз на 26-ата сесия на Ревизионната комисия, учредена с Конвенцията за международни железопътни превози от 9 май 1980 г., изменена с Протокола от Вилнюс от 3 юни 1999 г., се основава на приложението към настоящото решение.

2. Представителите на Съюза в Ревизионната комисия могат без допълнително решение на Съвета да приемат незначителни изменения на документите, посочени в приложението към настоящото решение.

Член 2

След като бъде прието, решението на Ревизионната комисия се публикува в *Официален вестник на Европейския съюз*.

Член 3

Настоящото решение влиза в сила в деня на приемането му.

Съставено в Брюксел на 27 февруари 2018 година.

За Съвета

Председател

Е. ЗАХАРИЕВА

ПРИЛОЖЕНИЕ

1. ВЪВЕДЕНИЕ

Генералният секретариат на OTIF свика 26-ата сесия на Ревизионната комисия по отношение на Конвенцията за международни железопътни превози, изменена през 1999 г. (COTIF 99), от 27 февруари до 1 март 2018 г. в Берн, Швейцария. Документите във връзка с точките от дневния ред са на разположение на уебсайта на OTIF на следния адрес: http://otif.org/en/?page_id=126

2. КОМЕНТАРИ ПО ТОЧКИТЕ ОТ ДНЕВНИЯ РЕД

Точка 1 от дневния ред – Откриване на заседанието и установяване на наличието на кворум

Документ(и): няма

Компетентност: Съюз (споделена)

Упражняване на правата на глас: не се прилага

Позиция: няма

Точка 2 от дневния ред – Избор на председател и на заместник председател

Документ(и): няма

Компетентност: Съюз (споделена)

Упражняване на правата на глас: държавите членки

Позиция: няма

Точка 3 от дневния ред – Приемане на дневния ред

Документ(и): LAW-17125-CR 26/3.1

Компетентност: Съюз (споделена и изключителна)

Упражняване на правата на глас: Съюз

Позиция: в подкрепа на приемането на проекта на дневен ред

Точка 4 от дневния ред – Промяна на Процедурния правилник

Документ(и): LAW-17125-CR 26/4

Компетентност: Съюз (споделена и изключителна)

Упражняване на правата на глас: Съюз

Позиция: да се подкрепят предложените проектоизменения на Процедурния правилник на Ревизионната комисия на OTIF, с изключение на следните елементи:

а) В член 9, § 2 от Процедурния правилник следва да се предвиди, че „*Срокът е 12 седмици, ако документът е представен и на трите работни езика.*“; и

б) изменението на член 9, § 4 от Процедурния правилник относно гласуване при липса на езикови версии се отхвърля.

Настоящият текст на Процедурния правилник на Ревизионната комисия е от времето преди присъединяването на Съюза към Конвенцията COTIF; следователно някои разпоредби са остарели и трябва да бъдат актуализирани. По-специално разпоредбите, уреждащи правата на глас на Съюза, и тези за установяване на наличието на кворум (членове 4, 20 и 21) трябва да бъдат променени, за да се спазват разпоредбите на член 38 от COTIF и Споразумението между ЕС и OTIF.

Точка 5 от дневния ред – Частично преразглеждане на основния текст на Конвенцията: изменение на процедурата за преразглеждане на COTIF

Документ(и): LAW-17126-CR 26/5

Компетентност: Съюз (споделена)

Упражняване на правата на глас: държавите членки

Позиция: да се подкрепи приемането на предложеното преразглеждане на член 34 от Конвенцията за предвиждане на фиксиран срок (36 месеца) за влизането в сила на изменения на притурките, приети от Общото събрание, включително клаузата за гъвкавост, позволяваща удължаването на крайния срок конкретно за всеки отделен случай, ако Общото събрание вземе решение в този смисъл с мнозинството, предвидено в член 14, § 6 от COTIF.

Предложението цели да се подобри и улесни процедурата за преразглеждане на Конвенцията COTIF с оглед на последователното и бързо прилагане на измененията на COTIF и на притурките към нея, както и да се предотврати неблагоприятното въздействие на настоящата продължителна процедура за преразглеждане, включително рискът от вътрешно несъответствие между измененията, приети от Ревизионната комисия, и тези, приети от Общото събрание, както и от външно несъответствие, по-специално с правото на Съюза. Препоръката на Секретариата на OTIF отрази преобладаващото становище в рамките на съответната работна група, която беше натоварена с разглеждането на този въпрос; установи се, че членовете на OTIF следва да могат да транспонират приетите изменения в срок от три години — включително чрез парламентарни процедури. Предложението изглежда необходимо, за да се подкрепят ефективната работа и ефективното развитие на OTIF.

Точка 6 от дневния ред – Частично преразглеждане на Единните правила за CIM – Доклад на Генералния секретар

Документ(и): LAW-17126-CR 26/6

Компетентност: Съюз (споделена и изключителна)

Упражняване на правата на глас: Съюз (ако има гласуване)

Позиция: да се вземе предвид докладът на Генералния секретар, да се предостави информация за съответните текущи дейности и промени, да се насърчи по-нататъшната работа по оценката на интерфейси между правната уредба в областта на митниците и в областта на железопътния транспорт, да се подкрепи създаването на работна група от правни експерти или на алтернативни механизми за координация в рамките на съществуващите органи на OTIF по митническите въпроси и цифровизацията на документи за товарен превоз.

Точка 7 от дневния ред – Частично преразглеждане на Единните правила за CUI

Документ(и): LAW-17128-CR 26/7.1; LAW-17129-CR 26/7.2

Компетентност: Съюз (споделена)

Упражняване на правата на глас: държавите членки

Позиция: да се подкрепят предложенията за изменения на член 1, § 1 и 2, член 3 (нова буква aa) и изменения на букви b), c) и g), член 5, § 1, член 5a, § 1 и 2, член 7, § 2, член 8, § 1 и 2, член 9, § 1 и член 10, § 3 от CUI и да се прикани Генералния секретар на OTIF да представи всички промени в Единните правила за CUI на Общото събрание за вземане на решение.

С основната промяна по същество се цели да се изясни обсегът на действие на Единните правила за CUI чрез въвеждане в член 3 на определение за „*международно железопътно движение*“, означаващо „*движение, което изисква използването на международно влаково трасе или на няколко последователни национални влакови трасета, разположени в поне две държави и координирани от съответните управители на инфраструктура*“, както и чрез съответно изменение на член 1 (Обсег на действие), като в същото време се запазва връзката с Единните правила за CIV и CIM.

Целта е да се гарантира по-систематично прилагане на Единните правила за CUI за това, за което са предвидени, т.е. в международното железопътно движение. Предложеното от Ревизионната комисия проектоизменение съответства на компромисния текст, плод на работата на *ad hoc* работната група в рамките на OTIF, която проведе заседания на 10 декември 2014 г., на 8 юли 2015 г., на 24 ноември 2015 г. и на 31 май 2016 г. Комисията допринесе за крайния резултат, който, в съответствие с обхвата и целта на Конвенцията COTIF, т.е. международния превоз, потвърждава приложението на Единните правила за CUI в международното железопътно движение, както се посочва в новото определение.

Комисията прецени, че проектоизмененията на членове 1 и 3, предложени от Секретариата на OTIF, са съвместими с определенията и разпоредбите на достиженията на правото на ЕС в областта на управлението на железопътната инфраструктура и на координацията между управителите на инфраструктура (например членове 40, 43 и 46 от Директива 2012/34/ЕС (преработен текст).

Що се отнася до предложеното от секретариата на OTIF проектоизменение на член 8 (Отговорност на управителя), по същество става дума за редакционно изменение, което не засяга нито обсега на действие, нито разпоредбата по същество. Проектоизмененията на член 9 и на членове 3, 5, 5a, 7 и 10 са строго редакционни по характер.

Точка 8 от дневния ред – Нова притурка H относно безопасната експлоатация на влакове в международно движение

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

Компетентност: Съюз (изключителна)

Упражняване на правата на глас: Съюз

Позиция:

да се подкрепи (LAW-17131-CR26/8.1) включването на нова притурка H към COTIF относно безопасната експлоатация на влакове в международно движение за вземане на решение от Общото събрание при условие на следните изменения (текстът за заличаване е зачеркнат; текстът за добавяне е подчертан, в зависимост от случая):

— В член 2, буква b): „*сертифициращ орган*“ да се замени със „*сертифициращ орган по безопасността*“. Замяната следва да се приложи последователно в целия текст. На немски език: „*Sicherheitsbescheinigungsbehörde*“ вместо „*Zertifizierungs-behörde*“. На френски език: „*autorité de certification de sécurité*“ вместо „*autorité de certification*“.

— Член 4, § 1: да се добави изречението: „*Сертифициращият орган по безопасността и надзорният орган по член 6, § 1 може да бъдат два отделни субекта или части от една и съща организация.*“

— Член 6, § 1: да се добави изречението: „*Надзорният орган и сертифициращият орган по безопасността по член 4, § 1 може да бъдат два отделни субекта или части от една и съща организация.*“

— В член 8, § 3: текстът да се измени, така че да се чете, както следва: „С цел изискванията на настоящите Единни правила да се изпълняват по хармонизиран начин, притурките към тези правила включват:

[…]

[…]а) Общ метод за безопасност за изискванията към системата за управление на безопасността, който да се прилага от сертифициращите органи по безопасността при издаването на сертификати за безопасност, както и от железопътните предприятия и управителите на инфраструктура при разработването, въвеждането, поддръжката и усъвършенстването на системите им за управление на безопасността;

[…]б) Общ метод за безопасност за наблюдение, който да се прилага от железопътните предприятия, […] управителите на инфраструктура и структурите, отговарящи за поддръжката;

в) Необходимите връзки с общия метод за безопасност за определяне и оценка на риска, който да се прилага от железопътните предприятия, управителите на инфраструктура и структурите, отговарящи за поддръжката, при извършване на технически, оперативни или организационни промени в железопътната система;

г) Общ метод за безопасност за надзор, който да се прилага от надзорните органи.“

— В член 2, буква f), редакционна поправка, постигане на съответствие с терминологията на Съюза (текст на немски език): „„*Eisenbahnsystem*“ *das Schienennetz in jedem Vertragsstaat, bestehend aus […] Strecken, Bahnhöfen, Drehscheiben und Terminals*“.

— В член 7, § 4, редакционна поправка (текст на немски език): „*Die am Betrieb von Zügen im internationalen Verkehr beteiligten Infrastrukturbetreiber und Eisenbahnunternehmen haben […] ein Sicherheitsmanagementsystem einzurichten und dessen korrekte Anwendung in Übereinstimmung mit diesen Einheitlichen Rechtsvorschriften zu kontrollieren.*“

Да се постигне съгласие да се поиска от Генералния секретар да измени обяснителния доклад в подкрепа на новата притурка H и да го представи на Общото събрание за одобрение.

Да се подкрепят (LAW-17131-CR26/8.2)промените в членове 2, 6, 20, 33 и 35 от COTIF с оглед на включването на новата притурка H в COTIF и да се постигне съгласие да се поиска от Генералния секретар да ги представи на Общото събрание за вземане на решение.

Проектът за нова притурка H съдържа разпоредби, уреждащи безопасната експлоатация на влакове в международно движение, с цел да се хармонизира COTIF с достиженията на правото на Съюза и да се подкрепи оперативната съвместимост извън границите на Европейския съюз. Предложеният текст е в съответствие с разпоредбите на новата Директива (ЕС) 2016/798 относно безопасността и свързаното с нея вторично законодателство, като се изключат някои незначителни въпроси, които следва да бъдат разгледани в съответствие с посочените по-горе предложения. Както беше посочено, необходимо е също така да се променят някои разпоредби на Конвенцията COTIF за целите на включването на новата притурка H.

Точка 9 от дневния ред – Частично преразглеждане на Единните правила за ATMF

Документ(и): LAW-17130-CR26/8/9/10; LAW-17133-CR26/9; LAW-17134-CR26/09-10

Компетентност: Съюз (изключителна)

Упражняване на правата на глас: Съюз

Позиция: да се подкрепи частичното преразглеждане на Единните правила за ATMF в съответствие с предложението на Секретариата на OTIF при условие на следните изменения (текстът за заличаване е зачеркнат; текстът за добавяне е подчертан, в зависимост от случая): текстът за добавяне е подчертан, в зависимост от случая):

— Текстът на член 7, § 1a да се измени, както следва: „*Превозните средства трябва да отговарят на ЕТП, които са приложими към момента на искането за приемане, модернизиране или подновяване, в съответствие с настоящите Единни правила и при отчитане на стратегията за миграция за прилагането на ЕТП, посочени в член 8, § 2a и в член 8, § 4, буква f) от APTU, и на възможностите за дерогации, предвидени в член 7a от ATMF; това съответствие се поддържа постоянно за целия срок на използване на всяко превозно средство.*

— *СТЕ разглежда необходимостта от разработване на приложение към тези Единни правила, което да включва разпоредби, даващи на заявителите по-голяма правна сигурност относно предписанията, които трябва да се прилагат, още преди те да внесат искането си за приемане, модернизиране или подновяване на превозни средства.*“

— Да се промени определението в член 2, буква w) и терминът „*превозни средства*“ да се използва последователно в целия текст (на всички езици). Определението следва да гласи: „*превозно средство*“ *означава железопътно превозно средство, което може да се движи на собствени колела по железопътни релси, със или без помощта на теглителна сила.*“ В целия текст следва да се използва терминът „*превозно средство/превозни средства*“, а не терминът „*железопътно превозно средство*“, който се среща на някои места.

— В член 5, редакционна поправка (текст на немски език): „*Notifikation*“ да се замени с „*Notifizierung*“ в „*Jeder Vertragsstaat hat durch […] Notifizierung […].*“ и по-нататък в „*Die Notifizierungen können durch regionale Organisationen, die dem COTIF beigetreten sind, im Namen von Vertragsstaaten, die Mitglied der betreffenden Organisation sind, vorgenommen werden.*“

— В член 10, редакционна поправка (текст на немски език): „*Verzeichnis*“ да се замени с „*Dossier*“ във „*Wenn eine neue Betriebszulassung erforderlich ist, hat der Antragsteller dem betreffenden Vertragsstaat ein das Vorhaben beschreibendes Dossier zu übersenden.*“ и по-нататък в „*Der Vertragsstaat hat seine Entscheidung spätestens vier Monate nach der Vorlage des vollständigen […] Dossiers durch den Antragsteller zu treffen*“.

— В член 13, § 1, буква a), редакционна поправка (текстове на английски и немски език): СТЕ да се замени с пълното наименование на комисията във „*comply with the specifications adopted by the […] Committee of Technical Experts;*“ и в „*mit den vom Fachausschuss für technische Fragen angenommenen Spezifikationen übereinstimmen;*“.

— Да се добави член 14 със следния текст: „*Член 14 – Приложения и препоръки*

§ 1 Комисията от технически експерти решава дали да приеме приложение или разпоредба за неговото изменение в съответствие с процедурата, предвидена в членове 16, 20 и в член 33, § 6 от Конвенцията. Решенията влизат в сила в съответствие с член 35, § 3 и 4 от Конвенцията.

§ 2 Заявление за приемане на приложение или на разпоредба за неговото изменение може да бъде подадено от: a) всяка договаряща държава; b) всяка регионална организация съгласно определението в член 2, буква x) от ATMF; c) всяко представително международно сдружение, ако съществуването на приложението е необходимо на неговите членове от съображения за безопасност и икономия при упражняването на тяхната дейност.

§ 3 За подготовката на приложенията отговаря Комисията от технически експерти, подпомагана от подходящи работни групи и от Генералния секретар, в зависимост от заявленията, подадени в съответствие с § 2.

§ 4 Комисията от технически експерти може да препоръча методи и практики, свързани с техническото приемане на железопътни средства, използвани в международно движение.“

Разпоредбите на Единните правила за ATMF са съвместими с разпоредбите на Директива 2008/57/ЕС относно оперативната съвместимост и с част от Директива 2009/49/ЕО относно безопасността. С приемането на 4-я железопътен пакет Съюзът промени редица разпоредби на достиженията на правото в тази област. Въз основа на анализ на Комисията Секретариатът на OTIF и съответната работна група изготвиха промени, засягащи членове 2, 3a, 5, 6, 7, 10, 10b, 11 и 13 от Единните правила за ATMF. Тези промени са необходими за хармонизиране на терминологията с новите разпоредби на ЕС и за отчитане на някои процедурни промени в ЕС, и по-специално на факта, че Агенцията за железопътен транспорт на Европейския съюз ще бъде компетентна да издава разрешения за пускане на пазара на превозни средства. Основната концепция на ATMF не е засегната от предложените промени.

Точка 10 от дневния ред – Частично преразглеждане на Единните правила за APTU

Документ(и): LAW-17130-CR26/8/9/10; LAW-17135-CR26/10; LAW-17134-CR26/09-10

Компетентност: Съюз (изключителна)

Упражняване на правата на глас: Съюз

Позиция: да се подкрепи приемането на промените в член 8 от притурка F към Конвенцията COTIF и одобряването на промените в съответния обяснителен доклад.

Разпоредбите на Единните правила за ATMF са съвместими с разпоредбите на Директива 2008/57/ЕО относно оперативната съвместимост, и по-специално с тези, които се отнасят до съдържанието на единните технически предписания (ЕТП) и тяхната равностойност с техническите спецификации за оперативна съвместимост (ТСОС) на Европейския съюз. С приемането на 4-я железопътен пакет и по-специално на преработения текст на Директива (ЕС) 2016/797 относно оперативната съвместимост Съюзът промени редица разпоредби на достиженията на правото в тази област. Въз основа на анализ на Комисията Секретариатът на OTIF и съответната работна група изготвиха промени на Единните правила за APTU, за да се гарантира продължаващо хармонизиране с правото на Съюза. Промените засягат член 8 от Единните правила за APTU и се състоят в добавянето на два раздела в текста на ЕТП, равностойни на ТСОС на ЕС. Тези промени са необходими, за да се гарантира, че съдържанието на бъдещите ТСОС на Европейския съюз и това на ЕТП на COTIF ще продължат да са равностойни. Основната концепция на APTU не е засегната от предложените промени.

Точка 11 от дневния ред – Общи обсъждания относно необходимостта от хармонизирани условия за достъп

Документ(и): LAW-17130-CR26/11

Компетентност: Съюз (споделена)

Упражняване на правата на глас: не се прилага

Позиция: няма

Точка 12 от дневния ред – Други въпроси

Документ(и): LAW-17130-CR26/12

Компетентност: Съюз (споделена)

Упражняване на правата на глас: държавите членки

Позиция: да не се възразява срещу предложението за създаване на работна група от правни експерти, която да подпомага и улеснява работата на съществуващите органи на OTIF в правната област и да гарантира ефективното управление на конвенцията.

Точка 13 от дневния ред – Частично преразглеждане на Единните правила за CUV

Документ(и): LAW-17144-CR 26/13 (Предложение, внесено от Швейцария)

Компетентност: Съюз (споделена)

Упражняване на правата на глас: държавите членки

Позиция: да се възрази срещу предложението за разглеждане на изменение на член 7 от Единните правила за CUV, внесено от Швейцария.

Член 7, § 1 от Единните правила за CUV се отнася до отговорността на ползвателя на превозното средство и на потребителя на превозното средство (железопътни предприятия) в случай на вреда, причинена от превозното средство и произтичаща от дефект в него. С предложението се добавя нов критерий за предоставяне на доказателство за отговорността на ползвателя за вреди, причинени от дефект на превозното средство. Съгласно настоящия член 7 от Единните правила за CUV, в случай че бъде приложен от договарящите страни, ползвателят на превозното средство е отговорен само ако се докаже, че вредата, причинена от превозното средство, се дължи на повреда, за която той носи отговорност. Предложеното изменение изглежда добавя втори критерий, съгласно който ползвателят трябва да докаже, че не носи отговорност за дефекта, от който произтича вредата.

В настоящия член 7, § 2 от CUV се уточнява, че „*страните по договора могат да се споразумеят за разпоредби, които се отклоняват от § 1*“. На това основание в периода 2013—2016 г. предприятията в сектора проведоха преговори, довели до споразумение, което беше одобрено от 600 железопътни предприятия и което позволи да се внесат необходимите изменения в единния общ договор за ползване на вагони (ОДП), целящи да се изяснят по-добре отговорностите на собствениците на вагони. С подписаното споразумение в ОДП се въведе нов член 27 относно принципа на отговорност в случай на вреда, причинена от вагон, за да се постигне по-добър баланс и да се осигури повече яснота за целия сектор при възникване на такава вреда. В него се въвежда понятието „*презумпция за вина*“, което позволява ползвателят да понесе отговорността за повреда на превозното средство, дължаща се на нарушение на задължението му за поддръжка. Това изменение се прилага от 1 януари 2017 г. Към днешна дата повечето ползватели и железопътни предприятия, които извършват дейност на територията на Съюза, прилагат ОДП. Следователно швейцарското предложение не е необходимо, защото споразуменията, постигнати от предприятията в сектора, са достатъчни за ясното определяне на отговорностите на ползвателя и на железопътните предприятия при възникване на вреда, причинена от превозно средство, което е предмет по договор за продажба. Няма данни, които да сочат, че това споразумение не успява да постигне подходящ баланс между интересите на съответните страни. Освен това предложението не предлага солидни аргументи и достатъчна обосновка на предложените изменения.