BESLUT

RÅDETS BESLUT (EU) 2018/319

av den 27 februari 2018

om fastställande av den ståndpunkt som ska intas på Europeiska unionens vägnar vid det 26:e mötet i revisionsutskottet i den mellanstatliga organisationen för internationell järnvägstrafik vad gäller vissa ändringar av fördraget om internationell järnvägstrafik och dess bihang

EUROPEISKA UNIONENS RÅD HAR ANTAGIT DETTA BESLUT

med beaktande av fördraget om Europeiska unionens funktionssätt, särskilt artikel 91 jämförd med artikel 218.9,

med beaktande av Europeiska kommissionens förslag, och

av följande skäl:

(1) Unionen har anslutit sig till fördraget om internationell järnvägstrafik av den 9 maj 1980, i dess ändrade lydelse enligt Vilniusprotokollet av den 3 juni 1999 (nedan kallat *Cotif-fördraget*), i enlighet med rådets beslut 2013/103/EU ([1]).

(2) Alla medlemsstater, med undantag för Cypern och Malta, tillämpar Cotif-fördraget.

(3) Revisionsutskottet i den mellanstatliga organisationen för internationell järnvägstrafik (Otif) (nedan kallat *revisionsutskottet*), inrättades i enlighet med artikel 13.1 c i Cotif-fördraget. Vid sitt 26:e möte, som är planerat att äga rum den 27 februari–1 mars 2018, förväntas revisionsutskottet besluta om vissa ändringar av Cotif-fördraget och av vissa av dess bihang, nämligen bihangen E (Enhetliga rättsregler för avtal om nyttjande av infrastruktur i internationell järnvägstrafik – CUI), F (Enhetliga rättsregler för validering av tekniska standarder och antagande av enhetliga tekniska föreskrifter för järnvägsmateriel avsedd att nyttjas i internationell trafik – APTU) och G (Enhetliga rättsregler för tekniskt godkännande av järnvägsmateriel som används i internationell trafik – ATMF).

(4) Vid sitt 26:e möte ska revisionsutskottet också besluta om antagandet av ett nytt bihang H om säker drift av tåg i internationell trafik.

(5) Ändringarna av revisionsutskottets arbetsordning syftar till att uppdatera vissa bestämmelser till följd av unionens anslutning till Cotif-fördraget 2011, särskilt vad avser bestämmelserna om regionala organisationers rösträtt och om fastställande av beslutsförhet.

(6) Avsikten med ändringarna av Cotif-fördraget är att förbättra och underlätta förfarandet för att revidera fördraget så att ändringar av Cotif-fördraget och dess bihang kan genomföras konsekvent och skyndsamt och för att förhindra de negativa effekterna av det nuvarande långdragna revisionsförfarandet, inbegripet risken för interna diskrepanser mellan de ändringar som antas av revisionsutskottet och de som antas av generalförsamlingen och externa diskrepanser, särskilt med unionsrätten.

(7) Ändringarna av bihang E (CUI) syftar till att klargöra tillämpningsområdet för de enhetliga rättsreglerna CUI för att säkerställa att dessa regler tillämpas mera systematiskt för deras avsedda syfte, dvs. i internationell järnvägstrafik såsom i godskorridorer eller i persontåg i internationell trafik.

(8) Ändringarna av bihangen F (APTU) och G (ATMF) syftar till att uppnå harmonisering mellan Otif-regler och unionsregler, särskilt sedan unionen antagit det fjärde järnvägspaketet 2016.

([1]) Rådets beslut 2013/103/EU av den 16 juni 2011 om undertecknande och ingående av avtalet mellan Europeiska unionen och den mellanstatliga organisationen för internationell järnvägstrafik om Europeiska unionens anslutning till fördraget om internationell järnvägstrafik (Cotif) av den 9 maj 1980, i dess ändrade lydelse enligt Vilniusprotokollet av den 3 juni 1999 (EUT L 51, 23.2.2013, s. 1).

(9) Det nya bihanget H är avsett att förbättra driftskompatibiliteten utanför unionen på grundval av harmoniserade kriterier för statliga myndigheters utfärdande av säkerhetsintyg för järnvägsföretag som bevis för att dessa kan bedriva säker tågtrafik i den berörda staten.

(10) De flesta av de föreslagna ändringarna överensstämmer med unionsrätten och unionens strategiska mål, och bör därför stödjas av unionen. Vissa ändringar behöver diskuteras ytterligare inom unionen, och de bör avvisas vid det 26:e mötet i revisionsutskottet.

(11) Unionens ståndpunkt vid det 26:e mötet i revisionsutskottet bör därför grunda sig på tillägget till detta beslut.

HÄRIGENOM FÖRESKRIVS FÖLJANDE.

Artikel 1

1. Den ståndpunkt som ska intas på Europeiska unionens vägnar vid det 26:e mötet i det revisionsutskott som inrättats genom fördraget om internationell järnvägstrafik av den 9 maj 1980, i dess ändrade lydelse enligt Vilniusprotokollet av den 3 juni 1999, ska grunda sig på tillägget till detta beslut.

2. Mindre ändringar av de dokument som avses i tillägget till detta beslut får godkännas av unionens företrädare i revisionsutskottet utan något ytterligare beslut av rådet.

Artikel 2

Revisionsutskottets beslut ska efter antagandet offentliggöras i *Europeiska unionens officiella tidning*.

Artikel 3

Detta beslut träder i kraft samma dag som det antas.

Utfärdat i Bryssel den 27 februari 2018.

På rådets vägnar
E. ZAHARIEVA
Ordförande

BILAGA

1. INLEDNING

Otifs generalsekretariat har sammankallat det 26: e mötet i revisionsutskottet för Cotif99 i Bern, Schweiz, den 27 februari–1 mars 2018. Dokument som avser punkterna på dagordningen finns på Otifs webbplats: http://otif.org/en/?page_id=126

2. SYNPUNKTER PÅ PUNKTER PÅ DAGORDNINGEN

Punkt 1 på dagordningen – Mötets öppnande och fastställande av beslutsförhet

Dokument: inget

Befogenhet: Unionen (delad)

Utövande av rösträtten: ej tillämpligt

Ståndpunkt: ingen

Punkt 2 på dagordningen – Val av ordförande och vice ordförande

Dokument: inget

Befogenhet: Unionen (delad)

Utövande av rösträtten: Medlemsstaterna

Ståndpunkt: ingen

Punkt 3 på dagordningen – Godkännande av dagordningen

Dokument: LAW-17125-CR 26/3.1

Befogenhet: Unionen (delad och exklusiv)

Utövande av rösträtten: Unionen

Ståndpunkt: Rösta för godkännande av utkastet till dagordning

Punkt 4 på dagordningen – Ändring av arbetsordningen

Dokument: LAW-17125-CR 26/4

Befogenhet: Unionen (delad och exklusiv)

Utövande av rösträtten: Unionen

Ståndpunkt: Stödja alla förslag till ändringar av Otifs revisionsutskotts arbetsordning, med undantag för följande punkter:

a) Artikel 9.2 i arbetsordningen bör föreskriva följande: "*Perioden ska vara tolv veckor om dokumentet inlämnas på samtliga tre arbetsspråk*.".

b) Ändringen i artikel 9.4 arbetsordningen om omröstning vid avsaknad av språkversioner avvisas.

Den nuvarande versionen av revisionsutskottets arbetsordning fanns redan när unionen anslöt sig till Cotif-fördraget; vissa bestämmelser är därför obsoleta och behöver uppdateras. Särskilt behöver bestämmelserna om unionens rösträtt och fastställande av beslutsförhet (artiklarna 4, 20 och 21) ändras så att de överensstämmer med artikel 38 i Cotif-fördraget och med EU-Otif-avtalet.

Punkt 5 på dagordningen – Partiell revision av grundfördraget: ändring av förfarandet för att revidera Cotif

Dokument: LAW-17126-CR 26/5

Befogenhet: Unionen (delad)

Utövande av rösträtten: Medlemsstaterna

Ståndpunkt: Stödja antagandet av den föreslagna revisionen av artikel 34 i fördraget för att föreskriva en fast period (36 månader) för ikraftträdande av ändringar av bihangen till fördraget som har beslutats av generalförsamlingen, inbegripet en flexibilitetsklausul för att förlänga denna period från fall till fall, om generalförsamlingen beslutar detta med den majoritet som anges i artikel 14 § 6 i Cotif-fördraget.

Förslaget syftar till att förbättra och underlätta förfarandet för att revidera Cotif-fördraget så att ändringar av fördraget och dess bihang kan genomföras konsekvent och skyndsamt och för att förhindra de negativa effekterna av det nuvarande långdragna revisionsförfarandet, inbegripet risken för såväl interna diskrepanser mellan de ändringar som antas av revisionsutskottet och de som antas av generalförsamlingen som externa diskrepanser, särskilt med unionsrätten. Otifs rekommendation ger uttryck för den förhärskande uppfattningen inom den relevanta arbetsgrupp som behandlat denna fråga; det fastslogs att medlemmarna i Otif bör vara i stånd att införliva beslutade ändringar, inbegripet genom parlamentariska förfaranden, inom tre år. Förslaget förefaller nödvändigt för att stödja en effektiv funktion och utveckling av Otif.

Punkt 6 på dagordningen – Partiell revision av de enhetliga rättsreglerna CIM – Rapport från generalsekreteraren

Dokument: LAW-17126-CR 26/6

Befogenhet: Unionen (delad och exklusiv)

Utövande av rösträtten: Unionen (om omröstning sker)

Ståndpunkt: Notera generalsekreterarens rapport, lämna information om relevant pågående verksamhet och utveckling, uppmuntra vidare arbete med bedömning av gränssnitt mellan tullregler och järnvägstransportregler, och ge stöd åt inrättandet av en arbetsgrupp med juridiskt sakkunniga, eller alternativa samordningsarrangemang inom befintliga Otif-organ, beträffande tullfrågor och digitalisering av godstransportdokument.

Punkt 7 på dagordningen – Partiell revision av de enhetliga rättsreglerna CUI

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

Befogenhet: Unionen (delad)

Utövande av rösträtten: Medlemsstaterna

Ståndpunkt: Stödja förslagen till ändringar av artiklarna 1 § 1 och 2, 3 (nytt led aa och ändringar av leden b, c och g), 5 § 1, 5bis § 1 och 2, 7 § 2, 8 § 1 och 2, 9 § 1, och 10 § 3 i de enhetliga rättsreglerna CUI och begära att Otifs generalsekreterare lägger fram alla ändringar av de enhetliga rättsreglerna CUI för generalförsamlingen för beslut.

Den främsta materiella ändringen syftar till att klargöra tillämpningsområdet för de enhetliga rättsreglerna CUI genom att i artikel 3 införa en definition av "*internationell järnvägstrafik*" som ska lyda "*trafik som kräver användning av ett internationellt tågläge eller flera på varandra följande nationella tåglägen som är belägna i minst två stater och som samordnas av de berörda infrastrukturförvaltarna*", och genom att ändra artikel 1 (Tillämpningsområde) i enlighet med detta, samtidigt som kopplingen till de enhetliga rättsreglerna CIV och CIM behålls.

Syftet är att säkerställa att de enhetliga rättsreglerna CUI tillämpas mera systematiskt för deras avsedda syfte, dvs. i internationell järnvägstrafik. Det utkast till ändring som lades fram för revisionsutskottet motsvarar den kompromisstext som blev resultatet av arbetet i ad hoc-arbetsgruppen inom Otif, som träffades fyra gånger, den 10 december 2014, den 8 juli 2015, den 24 november 2015 och den 31 maj 2016. Kommissionen bidrog till resultatet, som i enlighet med Cotif-fördragets tillämpningsområde och syfte, dvs. internationell järnvägstrafik, bekräftar att de enhetliga rättsreglerna CUI endast är tillämpliga på internationell järnvägstrafik, såsom anges i den nya definitionen.

Kommissionen bedömde att det utkast till ändringar av artiklarna 1 och 3 som Otifs sekretariat har föreslagit är förenligt med definitionerna och bestämmelserna i unionens regelverk om förvaltningen av järnvägsinfrastruktur och samordning mellan infrastrukturförvaltare (t.ex. artiklarna 40, 43 och 46 i direktiv 2012/34/EU (omarbetning)).

Vad gäller det utkast till ändring av artikel 8 (Förvaltarens ansvar) som Otifs sekretariat har föreslagit, är denna i huvudsak redaktionell och påverkar inte bestämmelsens räckvidd eller innehåll. De ändringar som föreslås av artikel 9, liksom av artiklarna 3, 5, 5bis, 7 och 10 är rent redaktionella.

Punkt 8 på dagordningen – Nytt bihang H om säker drift av tåg i internationell trafik

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

Befogenhet: Unionen (exklusiv)

Utövande av rösträtten: Unionen

Ståndpunkt:

Stödja (LAW-17131-CR26/8.1) införandet av ett nytt bihang H till Cotif-fördraget om säker drift av tåg i internationell trafik för beslut av generalförsamlingen, med följande förbehåll (struken text är markerad med […] och tillagd text med understrykning):

— I artikel 2 b: Ersätt *"intygsmyndighet"* med *"säkerhetsintygsmyndighet"*. Detta ersättande bör göras genomgående i hela texten. På tyska: *"Sicherheitsbescheinigungsbehörde"* i stället för *"Zertifizierungsbehörde"*. På franska: *"autorité de certification de sécurité"* i stället för *"autorité de certification"*.

— Artikel 4 § 1: Lägg till meningen *"Säkerhetsintygsmyndigheten och den tillsynsmyndighet som avses i artikel 6 § 1 får vara två separata enheter eller ingå i en och samma organisation."*.

— Artikel 6 § 1: Lägg till meningen *"Tillsynsmyndigheten och den säkerhetsintygsmyndighet som avses i artikel 4 § 1 får vara två separata enheter eller ingå i en och samma organisation."*.

— Artikel 8 § 3: Ändra texten så att den får följande lydelse: *"*För att kraven i dessa enhetliga regler ska tillämpas på ett harmoniserat sätt ska bilagorna till dessa enhetliga regler innefatta följande:

(…)

[…] a) En gemensam säkerhetsmetod för krav för säkerhetsstyrningssystem som säkerhetsintygsmyndigheter ska tillämpa när de utfärdar säkerhetsintyg och som järnvägsföretag och infrastrukturförvaltare ska tillämpa när de utarbetar, tillämpar, underhåller och förbättrar sina säkerhetsstyrningssystem.

[…] b) En gemensam säkerhetsmetod för övervakning som ska tillämpas av järnvägsföretag, infrastrukturförvaltare och enheter som ansvarar för underhåll.

c) De nödvändiga kopplingarna till den gemensamma säkerhetsmetoden för riskvärdering och riskbedömning som ska tillämpas av järnvägsföretag, infrastrukturförvaltare och enheter som ansvarar för underhåll vid varje ändring av järnvägssystemet avseende teknik, drift och organisation.

d) En gemensam säkerhetsmetod för tillsyn som ska tillämpas av tillsynsmyndigheter.".

— I artikel 2 f, redaktionell förbättring, anpassning till unionens terminologi (tyska versionen): *""Eisenbahnsystem" das Schienennetz in jedem Vertragsstaat, bestehend aus […] Strecken, Bahnhöfen, Drehscheiben und Terminals*".

— I artikel 7 § 4, redaktionell förbättring (tyska versionen): *"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."*.

Instämma i att anmoda generalsekretariatet att ändra den förklarande rapporten till stöd för det nya bihanget H och underställa det generalförsamlingen för beslut.

Stödja (LAW-17131-CR26/8.2) i syfte att införa det nya bihanget H till Cotif-fördraget, ändringarna av artiklarna 2, 6, 20, 33 och 35 i Cotif-fördraget, och instämma i att anmoda generalsekretariatet att underställa dem generalförsamlingen för beslut.

Det nya bihanget H innehåller bestämmelser som reglerar säker drift av tåg i internationell trafik och syftar till att harmonisera Cotif-fördraget med unionens regelverk och stödja driftskompatibilitet utanför Europeiska unionen. Den föreslagna texten är i linje med det nya säkerhetsdirektivet (EU) 2016/798 och annan sekundärrätt på området, bortsett från frågor av mindre betydelse som bör hanteras i enlighet med ovanstående förslag. Som angetts är det också nödvändigt att ändra vissa bestämmelser i Cotif-fördraget för att det nya bihanget H ska kunna införas.

Punkt 9 på dagordningen – Partiell revision av de enhetliga rättsreglerna ATMF

Dokument: LAW-17130-CR26/8/9/10; LAW-17133-CR26/9; LAW-17134-CR26/09–10

Befogenhet: Unionen (exklusiv)

Utövande av rösträtten: Unionen

Ståndpunkt: Stödja den partiella revisionen av de enhetliga rättsreglerna ATMF enligt Otifs sekretariats förslag, med följande förbehåll (struken text är markerad med […] och tillagd text med understrykning):

— Ändra texten i artikel 7 § 1a, så att den får följande lydelse: *"Fordon ska uppfylla de UTP: er som är tillämpliga vid tidpunkten för ansökan om godkännande, ombyggnad eller modernisering, i enlighet med dessa enhetliga rättsregler och med beaktande av den migrationsstrategi för tillämpning av UTP:erna som anges i artiklarna 8 § 2a och 8 § 4 f) i APTU, och de möjligheter till undantag som anges i artikel 7a i ATMF; Denna överensstämmelse ska upprätthållas under hela den tid varje fordon är i bruk.*

— *Tekniska expertutskottet ska överväga behovet av att utarbeta en bilaga till dessa enhetliga rättsregler som innefattar bestämmelser som ger sökande ökad rättslig säkerhet i fråga om de föreskrifter som ska tillämpas, även innan de ger in sin ansökan om godkännande, ombyggnad eller modernisering av fordon.".*

— I artikel 2 w, ändra definitionen av *"fordon"* genomgående i hela texten (alla språk). Definitionen bör ha följande lydelse: *"fordon: ett järnvägsfordon som lämpar sig för att trafikera järnvägslinjer på egna hjul, med eller utan dragkraft."*. Begreppet *"fordon"* bör användas genomgående i texten, och inte begreppet *"järnvägsfordon"*, som används på vissa ställen.

— I artikel 5, redaktionell förbättring (tyska versionen): Ersätt *"Notifikation"* med *"Notifizierung"* i *"Jeder Vertragsstaat hat durch Notifizierung […]."* och vidare *"Die Notifizierungen können durch regionale Organisationen, die dem COTIF beigetreten sind, im Namen von Vertragsstaaten, die Mitglied der betreffenden Organisation sind, vorgenommen werden."*.

— I artikel 10, redaktionell förbättring (tyska versionen): Ersätt *"Verzeichnis"* med *"Dossier"* i *"Wenn eine neue Betriebszulassung erforderlich ist, hat der Antragsteller dem betreffenden Vertragsstaat ein das Vorhaben beschreibendes […] Dossier zu übersenden."* och vidare *"Der Vertragsstaat hat seine Entscheidung spätestens vier Monate nach der Vorlage des voll-ständigen […] Dossiers durch den Antragsteller zu treffen"*.

— I artikel 13 § 1 a, redaktionell förbättring (engelska och tyska versionerna): Ersätt CTE med utskottets fullständiga namn i *"comply with the specifications adopted by the […] Committee of Technical Experts;"* och *"mit den vom […] Fachausschuss für technische Fragen angenommenen Spezifikationen übereinstimmen;"*.

— Lägg till följande artikel 14: *"Artikel 14 - Bilagor och rekommendationer*

§ 1 Tekniska expertutskottet ska besluta om antagande av en bilaga, eller en bestämmelse som ändrar den, enligt det förfarande som anges i artiklarna 16 och 20 samt artikel 33 § 6 i fördraget. Besluten träder i kraft enligt artikel 35 §§ 3 och 4 i fördraget.

§ 2 Ansökan om antagande av en bilaga eller en bestämmelse som ändrar den får inges av a) varje deltagande stat, b) varje regional organisation såsom den definieras i artikel 2 x i ATMF, c) varje internationell intresseorganisation för vars medlemmar det av säkerhetsskäl och av ekonomiska skäl i utövandet av deras verksamhet är absolut nödvändigt att bilagan finns.

§ 3 Utarbetandet av bilagor ska åligga det tekniska expertutskottet biträtt av lämpliga arbetsgrupper och generalsekreteraren på grundval av ansökningar som getts in i enlighet med § 2.

§ 4 Tekniska expertutskottet får rekommendera metoder och förfaranden avseende det tekniska godkännandet av järnvägsmateriel som används i internationell trafik."

Bestämmelserna i de enhetliga rättsreglerna ATMF är förenliga med bestämmelserna i Europeiska unionens direktiv 2008/57/EG om driftskompatibilitet och delar av säkerhetsdirektivet 2004/49/EG. Med antagandet av det fjärde järnvägspaketet ändrade unionen flera bestämmelser i detta regelverk. På grundval av en analys av kommissionen utarbetade Otifs sekretariat och den relevanta arbetsgruppen ändringar avseende artiklarna 2, 3a, 5, 6, 7, 10, 10b, 11 och 13 i de enhetliga rättsreglerna ATMF. Dessa ändringar är nödvändiga för att harmonisera viss terminologi med de nya EU-bestämmelserna och för att beakta vissa ändrade förfaranden i EU, särskilt att Europeiska järnvägsbyrån kommer att vara behörig att utfärda fordonsgodkännanden. Grundprincipen för ATMF påverkas inte av de föreslagna ändringarna.

Punkt 10 på dagordningen – Partiell revision av de enhetliga rättsreglerna APTU

Dokument: LAW-17130-CR26/8/9/10; LAW-17135-CR26/10; LAW-17134-CR26/09–10

Befogenhet: Unionen (exklusiv)

Utövande av rösträtten: Unionen

Ståndpunkt: Stödja antagandet av ändringarna av artikel 8 i bihang F till Cotif-fördraget och godkännandet av ändringarna till den relevanta förklarande rapporten.

Bestämmelserna i de enhetliga rättsreglerna ATMF är förenliga med bestämmelserna i direktiv 2008/57/EG om driftskompatibilitet, särskilt de som rör innehållet i enhetliga tekniska föreskrifter (UTP:er) och deras likvärdighet med Europeiska unionens tekniska specifikationer för driftskompatibilitet (TSD:er). Med antagandet av det fjärde järnvägspaketet och särskilt det omarbetade direktivet (EU) 2016/797 om driftskompatibilitet, ändrade unionen flera bestämmelser i detta regelverk. På grundval av en analys av kommissionen utarbetade Otifs sekretariat och arbetsgruppen ändringar av de enhetliga rättsreglerna APTU för att säkerställa fortsatt harmonisering med unionsrätten. Ändringarna rör artikel 8 i de enhetliga rättsreglerna APTU och består i att lägga till två avsnitt i innehållet i de UTP: er som är likvärdiga med EU:s TSD: er. Dessa ändringar är nödvändiga för att säkerställa att innehållet i framtida TSD: er på unionsnivå och Cotif-fördragets UTP: er förblir likvärdiga. Grundprincipen för APTU påverkas inte av de föreslagna ändringarna.

Punkt 11 på dagordningen – Allmän diskussion om behovet av harmonisering av tillträdesvillkor

Dokument: LAW-17130-CR26/11

Befogenhet: Unionen (delad)

Utövande av rösträtten: Ej tillämpligt

Ståndpunkt: Ingen

Punkt 12 på dagordningen – Övriga frågor

Dokument: LAW-17130-CR26/12

Befogenhet: Unionen (delad)

Utövande av rösträtten: Medlemsstaterna

Ståndpunkt: Inte invända mot inrättandet av en arbetsgrupp med juridiskt sakkunniga med uppgift att bistå Otifs befintliga organ på det rättsliga området, underlätta deras funktion och säkerställa att fördraget förvaltas effektivt.

Punkt 13 på dagordningen – Partiell revision av de enhetliga rättsreglerna CUV

Dokument: LAW-17144-CR 26/13 (Förslag framlagt av Schweiz)

Befogenhet: Unionen (delad)

Utövande av rösträtten: Medlemsstaterna

Ståndpunkt: Invända mot det förslag om ändring av artikel 7 i de enhetliga rättsreglerna CUV som lagts fram av Schweiz.

Artikel 7 § 1 i de enhetliga rättsreglerna CUV behandlar fordonets innehavares respektive användares (järnvägsföretag) ansvar för skada som orsakats av vagnen och som beror på ett fel hos vagnen. Genom den föreslagna ändringen läggs ett nytt kriterium till för att påvisa innehavarens ansvar för skada som orsakats av en brist i vagnen. Enligt den nuvarande artikel 7 i de enhetliga rättsreglerna CUV, om denna bestämmelse tillämpas av de avtalsslutande parterna, är vagnens innehavare ansvarig endast om det bevisas att den skada som orsakats av vagnen beror på hans fel eller försummelse. Genom den föreslagna ändringen förefaller ett andra kriterium läggas till, vilket skulle innebära att innehavaren måste visa att han inte är ansvarig för den brist som är orsaken till skadan.

I § 2 i den nuvarande artikel 7 i CUV anges att ”*[a]vtalsparterna får komma överens om bestämmelser som avviker från § 1*”. På denna grund förde företag i sektorn mellan 2013 och 2016 förhandlingar som ledde fram till ett avtal som godkändes av 600 järnvägsföretag och gjorde det möjligt att göra de nödvändiga ändringarna av avtalsramen General Contract of Use for wagons (GCU) för att bättre klargöra vagnsägarnas ansvar. Det undertecknade avtalet införde en ny artikel (27) i GCU angående principen om ansvar för skada som orsakats av en vagn, för att uppnå en bättre balans och större tydlighet för hela sektorn i fall av skada som orsakats av en vagn. Den införde begreppet ”*presumtion om försummelse*”, som gör det möjligt att hålla en innehavare ansvarig för en brist i vagnen som orsakats av att denne brustit i sin underhållsskyldighet. Denna ändring har varit tillämplig sedan den 1 januari 2017. Idag tillämpar de flesta innehavare och järnvägsföretag som är verksamma i unionen GCU. Det schweiziska förslaget är därför inte nödvändigt, eftersom de avtal som ingåtts av företagen i sektorn är tillräckliga för att klart definiera innehavarens och järnvägsföretagens ansvar i händelse av skada orsakad av en vagn som omfattas av ett försäljningsavtal. Det finns inte några indikationer på att detta avtal inte lyckas nå en korrekt balans mellan respektive parters intressen. Förslaget innehåller inte heller några välgrundade skäl och någon tillräcklig motivering för de föreslagna ändringarna.