



*Union Internationale des Wagons Privés
Internationale Privatgüterwagen-Union
International Union of Private Wagons*

2000[■]

51^e Rapport de Gestion

51. Geschäftsbericht



*Union Internationale des Wagons Privés
Internationale Privatgüterwagen-Union
International Union of Private Wagons*

2000[■]

51^e Rapport de Gestion

51. Geschäftsbericht

■ Table des matières

- I. Le mot du Président
- II. Rapport des activités de l'UIP
- III. La vie interne de l'UIP
- IV. Prise de position de l'UIP
"Les wagons-P et la libéralisation du transport ferroviaire de marchandises"
- V. Discours de Monsieur Sikora
"Télématique dans le transport ferroviaire" dans le cadre de l'Innotrans à Berlin

- Annexe I Comptes de résultats et bilan
- Annexe II Rapport des Commissaires aux comptes
- Annexe III Liste des membres

■ Inhaltsverzeichnis

- I. Vorwort des Präsidenten
- II. Bericht über die Arbeit der UIP
- III. Das interne Leben der UIP
- IV. Stellungnahme der UIP
"Privatgüterwagen und Liberalisierung des Schienengüterverkehrs"
- V. Ansprache von Herrn Sikora
"Telematik im Schienengüterverkehr" im Rahmen der Innotrans in Berlin

- Anlage I Abschluss und Bilanz
- Anlage II Revisorenbericht
- Anlage III Mitgliederverzeichnis

Gestion de l'UIP / Führung der UIP

Comité directeur / Direktionskomitee

■	Président :	Heinrich Sikora (Deutschland)
	Vice-présidents :	Gérard Amblot (France), Gernot Schwayer (Österreich)
	Secrétaire général :	Wolf D. Gehrmann

Per-Anders Benthin (Sverige), Jordan Chalev (Bulgaria), Emilio Fernández Fernández (España), Stefan Garus (Rzeczpospolita Polska), Michael Harvey (United Kingdom), Alain Margerin (Belgique), Jaroslav Miklánek (Slovenská republika), Luciano Rampinelli (Italia), Manfred Schubert (Česká republika), André Suter (Schweiz), Nico van den Berg (Nederland), Christian van Eeden (Deutschland)

Honorariat / Ehrentitel

■	Secrétaire général honoraire :	Walter Suter
	Président honoraire de la Commission UIP :	Christian Schlegel

Comité de gérance / Geschäftsführender Ausschuss

■	Président :	Heinrich Sikora
	Vice-présidents :	Gérard Amblot, Gernot Schwayer
	Président de la Commission UIP :	Hervé Thoumyre
	Secrétaire général :	Wolf D. Gehrmann
	Membres :	Michael Harvey, Alberto Lopez Ribe

Commission UIP / UIP-Kommission

■	Président :	Hervé Thoumyre
	Vice-présidents :	Michel Lembeye, Gernot Schwayer

Jordan Chalev, Emmanuel Cossic, Werner Hauch, François Lacour, Alain Margerin, Angel Mendoza Lozano, Claude Piana, Geoffrey G. Pratt, Gerhard Holger Runkel, Andrea Sangiorgi, Manfred Schubert, André Suter, Henning Traumann

Secrétariat général / Generalsekretariat

Wolf D. Gehrmann

Boulevard du Souverain 53/17

B - 1160 Bruxelles

Téléphone : (+32) 2-672 88 47

Téléfax : (+32) 2-672 81 14

E-mail: uip@online.be

Website: <http://www.uiprail.org>

I. Le mot du Président

En l'an 2000, l'UIP a fêté son 50^{ème} anniversaire. Lors de son Assemblée générale à Venise, elle a constaté que ces cinq décennies témoignent d'une collaboration fructueuse des associations et des entreprises membres. L'UIP a été fondée il y a 50 ans dans le but de négocier et de conclure des conditions d'immatriculation unifiées avec les entreprises ferroviaires en Europe. Grâce à la compétence de ses membres et de leurs représentants, l'association a bien défendu pendant cette période les intérêts de ceux-ci dans les domaines juridique, commercial et technique. Lors de ma rétrospective, j'y ai fait référence, mais j'ai également mis en garde contre les forces divergentes au sein de l'UIP qui peuvent menacer l'existence de l'association. Il est donc important que tous ceux qui participent activement soient solidaires malgré des points de vue et des intérêts en partie différents. Lors des dernières réunions de nos Comités à Venise, toutes les décisions essentielles ont été adoptées à l'unanimité, et l'UIP a montré de manière impressionnante que la cohésion de ses membres et ainsi sa crédibilité dans la poursuite des objectifs communs était présente comme auparavant.

En 2000, la demande de wagons privés a été soutenue grâce à une conjoncture positive de l'économie européenne et même, dans certains secteurs, elle n'a pas pu être satisfaite. Cette bonne évolution a été malheureusement entravée, localement et temporairement, par le manque de performance des réseaux. Dans un pays de la Communauté, des chargeurs mécontents du manque d'efficacité des chemins de fer ont fondé une communauté d'intérêts.

Au cours de l'année dernière, la politique européenne des transports a franchi une étape considérable en vue de la libéralisation du trafic ferroviaire de marchandises. À partir de 2003, les artères les plus importantes du réseau transeuropéen, et à partir de 2008 le réseau européen entier, seront ouverts à la concurrence. Cela est un grand

succès de la Direction Générale "Energie et Transport" ainsi que du Parlement européen et nous nous en félicitons.

Il faut espérer que les chemins de fer européens utiliseront la période transitoire de deux ans pour aménager les transports transfrontaliers. L'organisation complète de transports continus sur de longues distances est précisément ce dont le transport ferroviaire de marchandises en Europe a besoin. Si cela se produit grâce à la concurrence des grandes entreprises ferroviaires entre elles, alors nous pourrions considérer l'avenir avec plus de confiance qu'aujourd'hui. La concurrence est une condition importante pour accroître l'efficacité des entreprises. Le transport routier, qui a seul bénéficié des augmentations du transport terrestre ces dernières décennies, nous le montre constamment.

L'UIP a pu continuer, en 2000, à intensifier sa coopération avec les institutions européennes. Les autorités compétentes de la Commission européenne nous aident de manière remarquable dans notre travail.

Les relations vis-à-vis de l'UIC se sont également encore améliorées et ont permis un dialogue à plusieurs niveaux. Nous avons négocié et paraphé avec l'UIC une charte de partenariat.

Cependant, tous les problèmes n'ont pas pu être résolus. Ainsi, par exemple, dans la question de l'égalité de traitement des transports à vide, des progrès ont été faits, mais des modifications concrètes à l'échelle européenne sont encore à réaliser.

Avec la concurrence croissante entre les réseaux et les titulaires de wagons-P, le danger existe malheureusement que la discrimination entre wagons privés et wagons réseaux ne diminue pas. Ce problème nous préoccupera plus que jamais à l'avenir.

I. Vorwort des Präsidenten

Die UIP konnte im Jahr 2000 ihr 50jähriges Bestehen feiern und anlässlich der Mitgliederversammlung in Venedig auf fünf erfolgreiche Jahrzehnte gemeinschaftlicher Arbeit für die Mitgliedsverbände und die Mitgliedsunternehmen zurückblicken. Die UIP ist vor 50 Jahren zu dem Zweck gegründet worden, mit den Eisenbahnen in Europa einheitliche Einstellungsbedingungen auszuhandeln und zu vereinbaren. Dank der Kompetenz ihrer Mitgliedsunternehmen und deren Vertreter konnte der Verband die Interessen auf rechtlichem, kommerziellem und technischem Gebiet in all den Jahren gut verteidigen. Hierauf habe ich in meinem Rückblick hingewiesen, allerdings auch davor gewarnt, dass die zunehmenden Zentrifugalkräfte innerhalb der UIP die Existenz des Verbandes gefährden können. Es ist daher wichtig, dass alle aktiv Mitwirkenden trotz teilweise unterschiedlicher Auffassungen und Interessen solidarisch zusammenhalten. Während der letzten Sitzungen unserer Gremien in Venedig wurden alle wesentlichen Beschlüsse einstimmig gefaßt, und die UIP hat damit eindrucksvoll gezeigt, dass der Zusammenhalt der Mitglieder und damit die Glaubwürdigkeit in der Verfolgung der gemeinsamen Ziele nach wie vor gegeben ist.

Im Jahr 2000 war die Nachfrage nach Privatgüterwagen aufgrund einer erfreulich positiven konjunkturellen Entwicklung der europäischen Wirtschaft groß und konnte sogar in Teilbereichen der Wagenparks nicht befriedigt werden. Diese zufriedenstellende Entwicklung wurde jedoch bedauerlicherweise zeitweilig und regional durch starke Leistungsdefizite der Bahnen beeinträchtigt. Die Unzufriedenheit der Verladeur über die unbefriedigende Leistungsfähigkeit der Eisenbahnen hat in einem Land zur Gründung einer Interessengemeinschaft der Verladeur geführt.

Die europäische Verkehrspolitik hat im vergangenen Jahr einen beachtlichen Durchbruch zur Liberalisierung des Schienengüterverkehrs erzielt. Ab 2003 werden die wichtigsten Magistralen des Transeuropäischen Netzes und ab 2008 das gesamte europäische Netz für den Wettbewerb freigege-

ben. Dies ist ein großer Erfolg der Generaldirektion Energie und Verkehr und des europäischen Parlaments, zu dem wir gratulieren.

Es ist zu hoffen, dass die europäischen Bahnen die zweijährige Wartezeit als Vorbereitung für grenzüberschreitende Transporte nutzen. Durchgehende Transporte auf Langstrecken in einer Hand organisiert sind genau das, was der Schienengüterverkehr in Europa benötigt. Wenn dies im Wettbewerb der großen Eisenbahnunternehmen untereinander erfolgt, können wir zuversichtlicher in die Zukunft blicken, als es bisher der Fall war. Wettbewerb ist eine wichtige Voraussetzung zur Steigerung der Leistungsfähigkeit von Unternehmen. Dies wird uns im Straßengüterverkehr, der in den letzten Jahrzehnten als einziger landgebundener Verkehrsträger von den rasanten Verkehrszuwächsen profitieren konnte, ständig vorgemacht.

Die UIP konnte im Jahr 2000 ihre Zusammenarbeit mit europäischen Institutionen weiter intensivieren. Die zuständigen Stellen der EU-Kommission unterstützen uns bei unserer Arbeit in hervorragender Weise.

Auch das Verhältnis zur UIC hat sich weiter verbessert und hat einen Dialog auf mehreren Ebenen ermöglicht. Wir haben mit der UIC eine Charta der Zusammenarbeit ausgehandelt und paraphiert.

Dennoch konnten nicht alle Probleme gelöst werden. So wurden zum Beispiel in der Frage der diskriminierungsfreien Beförderung von Privatgüterwagen Fortschritte erzielt, die europaweiten faktischen Veränderungen stehen jedoch noch aus.

Mit zunehmendem Wettbewerb zwischen Bahnen und P-Wagen-Einstellern besteht leider die Gefahr, dass die Benachteiligung der Privatgüterwagen gegenüber den Bahnwagen keineswegs abnimmt. Dieses Problem wird uns also auch in nächster Zukunft weiterhin beschäftigen.

Les groupes de travail UIP ont effectué un travail précieux au cours de l'année dernière, et une abondance de thèmes ont été abordés. Le thème central "Création d'une maintenance européenne" a abouti à une prise de position qui sera discutée en 2001 avec les autorités compétentes de l'UE. Un autre thème important "Télématic" a fait l'objet d'un atelier d'une journée à Berlin. Dans ce secteur également, nous ne pouvons pas être satisfaits, car la réalisation de systèmes compatibles en Europe reste un but encore lointain.

Je remercie très cordialement tous les représentants des entreprises membres qui ont participé activement aux groupes de travail ainsi qu'aux Comités de l'UIP pour leur activité qu'ils exercent à titre gracieux en plus de leurs obligations profes-

sionnelles. Sans leur collaboration précieuse et compétente, l'UIP ne pourrait pas satisfaire aux demandes de ses membres. Mon remerciement s'adresse aussi au Secrétariat général à Bruxelles qui a confirmé la position de l'UIP au sein de la politique européenne.

A l'occasion de la prochaine assemblée générale, conformément aux statuts de l'UIP, la présidence changera. Je souhaite à mon successeur qu'il réussisse à sauvegarder la cohésion de l'UIP et à assurer le succès des négociations importantes de l'association.

Le Président :
Heinrich Sikora

Die UIP-Arbeitsgruppen haben im vergangenen Jahr wertvolle Arbeit geleistet, eine Fülle von Themen wurde behandelt. Ein Kernthema "Schaffung einer europäischen Instandhaltung" führte zu einem Positionspapier, das 2001 mit den zuständigen Stellen der EU diskutiert werden wird. Ein anderes wichtiges Thema – "Telematik" – war Gegenstand eines eintägigen Workshops in Berlin. Auch auf diesem Gebiet können wir noch nicht zufrieden sein, denn von einer Kompatibilität der Systeme in Europa sind wir noch weit entfernt.

Ich danke allen Vertretern von Mitgliedsunternehmen, die in den Arbeitsgruppen aktiv mitgewirkt haben sowie den Vertretern in den Gremien der UIP sehr herzlich für ihre Tätigkeit, die sie ehrenamtlich neben ihren beruflichen Verpflichtungen

ausüben. Ohne ihre inhaltlich wertvolle Mitarbeit könnte die UIP ihre Aufgaben zum Wohl ihrer Mitglieder nicht wahrnehmen. Mein Dank gilt auch dem Generalsekretariat in Brüssel, das die Position der UIP im Zentrum der europäischen Politik weiter festigen konnte.

Anlässlich der nächsten Mitgliederversammlung wechselt gemäß den Statuten der UIP die Präsidenschaft. Ich wünsche meinem Nachfolger, dass es ihm gelingt, die UIP zusammenzuhalten und die wichtigen Anliegen des Verbandes zum Erfolg zu führen.

Der Präsident:
Heinrich Sikora

II. Rapport d'activités de l'UIP

Introduction

L'UIP a poursuivi, pendant cette année 2000, les actions entreprises au cours des années précédentes et a consolidé sa présence à Bruxelles auprès de la Commission Européenne.

L'UIP fait partie des groupes de travail de la Commission sur le bruit des wagons et fait ou fera partie de ceux qui traiteront des annexes à la COTIF, sur les transports des matières dangereuses, l'organisation des transports internationaux et les normes applicables aux wagons.

Une action concertée est régulièrement menée avec d'autres associations concernées pour promouvoir le transport ferroviaire auprès des autorités de Bruxelles.

Un effort tout particulier a été porté aux deux thèmes que sont l'utilisation de la télématique dans l'exploitation des wagons et l'harmonisation de la maintenance autorisant l'entretien de tout wagon là où il se trouve.

Un pas décisif a également été franchi vers l'égalité de traitement des wagons réseaux et des wagons-P. La plupart des réseaux européens a exprimé la volonté de mettre fin à la facturation séparée des retours à vide, ce qui éliminera l'un des éléments les plus évidents de discrimination.

L'année 2000 a été la première année où les sous-groupes de la Commission UIP sont entrés en action :

- **Comité "Infrastructure"** : pour les questions techniques communes à tous les wagons
- **Comité "Superstructure"** : pour les questions relevant de la technique particulière à chaque groupe de wagons
- **Comité "Questions Juridiques"** : traitant de la législation internationale, du droit de l'UE et des relations avec les Chemins de Fer.

Union européenne

Une autre étape importante vers un marché intérieur européen dans le transport ferroviaire a été franchie fin novembre 2000. Le Parlement européen et le Conseil des Ministres se sont mis d'accord, après des discussions animées qui ont abouti à une procédure de conciliation, sur la libéralisation complète du transport international de marchandises d'ici 2008.

À partir de 2003, tous les intervenants pourront accéder au réseau ferroviaire transeuropéen et, en 2008, à la totalité du réseau ferroviaire de l'UE.

Cette année a vu se concrétiser les exigences importantes que l'UIP avait formulées dans une prise de position concernant la libéralisation et que le Président de l'UIP, Heinrich Sikora, avait transmis personnellement au Commissaire Européen, Madame Loyola de Palacio.

À partir de 2003, un titulaire dont les droits n'auraient pas été respectés ou se trouvant discriminé pourra s'adresser à un organisme national de régulation. Et une autorité indépendante surveillera la concurrence dans le transport ferroviaire et interviendra en cas de besoin.

De même, l'harmonisation dans le secteur technique n'est plus un rêve lointain à présent puisqu'elle peut être réalisée avec la ratification de la nouvelle COTIF. L'UE a repris l'initiative et a obtenu une position commune sur l'interopérabilité du transport ferroviaire transeuropéen. Dans tous les secteurs importants du transport ferroviaire, les travaux d'harmonisation au niveau européen commenceront en 2001.

Grâce à la position claire de l'UIP présentée dans plusieurs entretiens avec la Commission européenne, le désir réitéré des titulaires de réparer et faire réviser leurs wagons là où ils se trouvent en Europe, sera également réalisé dans la prochaine

II. Bericht über die Arbeit der UIP

Einleitung

Die UIP hat im Jahr 2000 die Aktionen weiterverfolgt, die sie im Laufe der vorangegangenen Jahre in Angriff genommen hat und hat ihre Präsenz in Brüssel bei der Europäischen Kommission gefestigt.

Die UIP nimmt an Arbeitsgruppen der Kommission zum Thema Lärm der Wagen teil und befasst sich auch mit den Anhängen der COTIF, mit dem Gefahrguttransport, der Organisation des internationalen Verkehrs und mit den für Wagen geltenden Normen.

Konzertierte Aktionen werden regelmäßig mit anderen betroffenen Verbänden durchgeführt, um den Schienentransport in Brüssel zu fördern.

Besonderes Augenmerk galt zwei Themen, der Anwendung der Telematik beim Betrieb der Wagen und der Ausweitung der Instandhaltung, die es ermöglichen soll, jeden Wagen dort instand zu halten, wo er sich gerade befindet.

Ein entscheidender Schritt wurde ebenfalls in Richtung einer Gleichbehandlung von Bahn- und P-Wagen erreicht. Eine Mehrheit europäischer Bahnen hat den Wunsch ausgedrückt, die getrennte Berechnung von Leerlauffrachten zu beenden, was einen der offensichtlichsten Diskriminierungspunkte beseitigen wird.

Das Jahr 2000 war das erste Jahr, in dem die neuformierten Ausschüsse ihre Arbeit aufgenommen haben:

- **Ausschuss "Untergestell"**: für die technischen Fragen, die allen Wagen gemeinsam sind
- **Ausschuss "Aufbauten"**: für die Fragen, die sich aus der jeder Waggongruppe eigenen besonderen Technik ergeben
- **Ausschuss "Rechtsfragen"**: für internationale Gesetzgebung, EU-Recht und die Beziehungen mit den Bahnen.

Europäische Union

Ein weiterer wichtiger Schritt auf dem Weg zu einem europäischen Binnenmarkt im Schienenverkehr wurde Ende November 2000 realisiert. Europäisches Parlament und Ministerrat einigten sich nach harten Diskussionen, die zu einem Schlichtungsverfahren führten, über die vollständige Liberalisierung des internationalen Güterverkehrs bis 2008.

Von 2003 an wird der Zugang zum Trans-europäischen Eisenbahnnetz für alle Beteiligten geöffnet und im Jahre 2008 das gesamte Schienennetz der EU für die internationalen Frachtdienste.

Für die UIP gingen wichtige Forderungen in Erfüllung, die sie in einem Positionspapier zur Liberalisierung Anfang des Jahres formuliert hatte und das UIP-Präsident, Heinrich Sikora, persönlich der EU-Kommissarin Loyola de Palacio überreichte.

Ab 2003 wird sich ein Einsteller, der sich im Schienenverkehr diskriminiert oder in seinen Rechten verletzt fühlt, an eine nationale Regulierungsstelle wenden können. Eine unabhängige Behörde wird dann den Wettbewerb in den Schienenverkehrsdienstleistungen überwachen und, wenn nötig, einschreiten.

Auch die Harmonisierung im technischen Bereich ist jetzt kein ferner Traum mehr, der allenfalls mit der Ratifizierung der neuen COTIF in die Wege geleitet werden kann. Die EU hat das Gesetz des Handelns an sich gerissen und erreichte eine gemeinsame Position zur Interoperabilität des trans-europäischen Schienenverkehrs. In allen wichtigen Bereichen des Schienenverkehrs werden die Harmonisierungsarbeiten auf europäischer Ebene im Jahre 2001 beginnen.

Dank der klaren Position der UIP, die sie in mehreren Gesprächen in der EU-Kommission vortrug, fand auch der alte Wunsch der Einsteller, ihre Wagen dort zu reparieren und zur Revision vorzuführen, wo sie sich gerade in Europa befinden, Ein-

Directive de l'UE. Aux termes de la directive, un traitement prioritaire de ce sujet n'a toutefois pas été obtenu. L'UIP continue toutefois ses efforts à tous les niveaux pour que ce thème important soit traité en priorité dès l'entrée en vigueur de la directive en 2001.

La garantie de la participation de l'UIP aux travaux décisifs d'harmonisation européenne dans le cadre de la directive sur l'interopérabilité était une autre priorité des travaux de l'UIP au niveau européen. L'UIP trouvait ici aussi une fois de plus une écoute plus attentive auprès des instances de l'UE qu'avec les responsables de l'UIC à laquelle l'UE a confié la partie principale des travaux d'harmonisation dans le cadre de l'"interopérabilité".

En l'an 2000, l'UIP a eu aussi un contact régulier avec la Direction Générale "Concurrence". En raison de la discrimination continuelle des wagons privés par les entreprises ferroviaires, une intervention de la Commission européenne s'est avérée nécessaire.

Une modification importante s'est faite à la Direction Générale "Énergie et Transport" de la Commission européenne : Monsieur Heinz Hilbrecht a été nommé comme nouveau directeur de "Trafic terrestre" en mai. Il succède à Monsieur Günther Hanreich qui s'est tourné vers de nouvelles tâches dans le domaine de l'énergie. Monsieur Hilbrecht, depuis 1991 chef de service à la Direction Générale "Transport", est considéré comme un excellent spécialiste des problèmes du trafic ferroviaire de marchandises.

Commission UIP

Comité "Infrastructure"

Le Comité Infrastructure s'est réuni pour la première fois en février puis en novembre, à Paris au siège de l'AFWP, membre de l'UIP, représentant les titulaires français.

Le dialogue s'est engagé entre les membres, conformément aux objectifs fixés et rappelés dans la publication trimestrielle UIP INFORMATIONS. Une place importante est donnée aux informations communiquées par les représentants des Associations, elles contribuent à une meilleure compréhension des problèmes posés.

Comme prévu, le Comité suit et analyse les travaux des différents groupes de travail qui lui sont rattachés, ainsi que ceux des Comités et Sous-comités techniques de l'UIC, il informe l'UIP et fait des propositions.

Parmi ces questions, on peut signaler les détecteurs de déraillement, l'attelage automatique de simple traction, la réduction du bruit et la mise en place de semelles composites, l'augmentation de la charge à l'essieu, le frein électronique permettant d'améliorer la longueur des convois et la télématique (en concertation avec le Comité "Superstructure").

Charge à l'essieu

A propos de l'augmentation de la charge à l'essieu, il est souligné que des wagons conçus, dès à présent, pour supporter des charges supérieures à 22,5 tonnes par essieu sont pénalisés lorsqu'ils circulent sur des voies inaptes. L'UIP devrait pouvoir engager une démarche auprès de l'UIC afin de faire admettre une tolérance de surcharge permettant de tenir compte de la tare plus élevée, comme cela fut le cas pour le 22,5 tonnes.

gang in die kommende EU-Richtlinie. Eine vorrangige Behandlung dieses Themas ist nach dem Wortlaut der Richtlinie allerdings nicht erreicht worden. Die UIP setzte jedoch ihre Bemühungen auf allen Ebenen fort, eine prioritäre Behandlung dieses wichtigen Themas unmittelbar mit Inkrafttreten der Richtlinie in 2001 zu erreichen.

Die Gewährleistung der Beteiligung der UIP an den entscheidenden europäischen Harmonisierungsarbeiten im Rahmen der Richtlinie über Interoperabilität war ein weiterer Schwerpunkt der Bemühungen der UIP auf europäischer Ebene. Auch hier fand die UIP einmal mehr offenere Ohren bei den EU-Instanzen als bei den Verantwortlichen der UIC, der von der EU der Hauptteil der Harmonisierungsarbeiten im Rahmen der "Interoperabilität" anvertraut worden war.

Ständigen Kontakt hatte die UIP im Jahre 2000 auch mit der Generaldirektion "Wettbewerb". Angesichts der andauernden Benachteiligung von P-Wagen durch die Bahnunternehmen zeichnete sich ein Einschreiten der Europäischen Kommission ab.

Eine wichtige personelle Änderung ergab sich in der Generaldirektion "Energie und Verkehr" der EU-Kommission. Zum neuen Direktor für "Landverkehr" wurde im Mai Heinz Hilbrecht ernannt. Er trat die Nachfolge von Herrn Günther Hanreich an, der sich neuen Aufgaben im Energiebereich zuwandte. Herr Hilbrecht war seit 1991 Abteilungsleiter in der Generaldirektion "Verkehr" und gilt als exzellenter Kenner der Probleme im Schienengüterverkehr.

UIP-Kommission

Ausschuss "Untergestell"

Der Ausschuß "Untergestell" hat sich zum ersten Mal im Februar, dann im November in Paris am Sitz der AFWP, dem Mitgliedsverband der UIP, der die französischen Einsteller vertritt, getroffen.

Zwischen den Mitgliedern entwickelte sich ein Dialog gemäß den festgelegten Zielsetzungen, die in den vierteljährlichen Veröffentlichungen der UIP-INFORMATIONEN wiedergegeben sind. Wichtiger Raum wird den Informationen gegeben, die von den Vertretern der Verbänden übermittelt werden und die zu einem besseren Verständnis der Probleme beitragen.

Wie vorgesehen, verfolgt und analysiert der Ausschuss die Arbeiten der verschiedenen Arbeitsgruppen, die ihm unterstellt sind, informiert die UIP über die Tätigkeiten der Ausschüsse und der technischen Unterausschüsse der UIC und macht Vorschläge.

Innerhalb der angefallenen Fragen sind hervorzuheben: die Entgleisungsdetektoren, die automatische Kupplung (ZAK), die Reduzierung des Lärms und die Einführung von Kunststoffbremssohlen, die Erhöhung der Achslast, die elektronische Bremse, die eine Verbesserung der Zuglänge erlaubt, und die Telematik (in Absprache mit dem Ausschuss Oberbau).

Achslast

Hinsichtlich der Erhöhung der Achslast wird unterstrichen, dass Waggons, die schon jetzt konstruiert werden, um Lasten über 22,5 t per Achsen zu tragen, bestraft werden, wenn sie auf nicht geeigneten Gleisen verkehren. Die UIP müsste bei der UIC vorstellig werden, damit in einem solchen Falle ein Übergewicht toleriert wird. Dies soll erlauben, ein höheres Gewicht zu berücksichtigen, wie es für die 22,5 Tonnen der Fall war.

Maintenance européenne

Lors de la dernière réunion, une part importante a été consacrée à la maintenance, la situation actuelle, les évolutions prévisibles et les désirs de l'UIP. Un document de synthèse, servant de base à la discussion, avait été préparé. L'harmonisation de la maintenance et l'agrément des fournisseurs ont été évoqués, la Directive Européenne sur la sécurité est attendue et aura certainement un impact sur la réflexion du Comité.

À signaler que l'UIP a été amenée à publier un manifeste destiné à attirer l'attention des autorités européennes sur l'importance de la maintenance dans l'interopérabilité des wagons (www.uiprail.org).

Normalisation européenne

Le Comité souligne également l'intérêt de suivre et de s'associer aux travaux de normalisation européenne, ces travaux sont souvent méconnus et les organismes nationaux ne consultent pas tous leurs associations nationales.

Les travaux du CEN TC 256, chargé des applications ferroviaires, sont particulièrement importants puisqu'il normalisent les travaux liés notamment à la nouvelle COTIF, à la Directive sur l'interopérabilité, traduisent en normes les Fiches UIC et prévoient de normaliser la maintenance.

Un certain nombre de points de réflexion ont été identifiés et seront repris lors des réunions de l'année 2001.

Mesures contre le bruit des wagons

En parallèle des travaux du Comité "Infrastructure", l'UIP suit l'évolution des travaux sur le bruit des wagons tant au sein de la "Task Force Noise" de l'UIC qu'au sein du groupe de travail WG 6 de la Commission Européenne. De nombreux (trop nombreux) intervenants travaillent sur ce sujet qui est plus dirigé par les membres de la Direction Générale Environnement que par ceux de la Direction Générale des Transports.

Sur le plan technique, la solution initiale consiste toujours à équiper les wagons de semelles de frein en matériau composite de façon à maintenir une surface de table de roulement des roues aussi plane que possible afin de diminuer le bruit provenant du contact roue - rail.

L'équipement des wagons neufs ne pose plus de problèmes techniques importants après l'adoption pour une période probatoire de trois ans des semelles du type K. Cette disposition n'est pas obligatoire et de nombreux utilisateurs attendent les résultats économiques de cette solution pour l'adopter de façon plus systématique.

Plus difficile à résoudre est le cas du parc de wagons existants qui pour encore de longues années restera majoritaire en Europe. L'utilisation de semelles K entraînerait des modifications substantielles du système de freinage et conduirait à des coûts de transformation prohibitifs sans financement extérieur.

La recherche d'une semelle composite, dite LL, qui se substituerait en lieu et place de la semelle fonte actuelle est toujours d'actualité, mais jusqu'à présent aucune semelle ne reproduit correctement les caractéristiques de la semelle fonte aux différents régimes de vitesse des trains.

Europäische Instandhaltung

Die letzte Sitzung hat einen wichtigen Teil der Wartung gewidmet, der derzeitigen Lage, den voraussehbaren Entwicklungen und den Erwartungen der UIP. Ein zusammenfassender Bericht, der als Grundlage für die Diskussion dient, wurde ausgearbeitet. Die Harmonisierung der Instandhaltung und die Zulassung der Werkstätten wurden vorgebracht. Die EU-Richtlinie über die Sicherheit im Schienenbereich wird erwartet und wird sicherlich Einfluss auf die Überlegungen des Ausschusses haben.

Zum Thema "Instandhaltung" hat die UIP eine Stellungnahme veröffentlicht, um die Aufmerksamkeit der europäischen Instanzen auf die Wichtigkeit des Themas im Rahmen der Interoperabilität zu lenken (www.uiprail.org).

Europäische Normalisierung

Der Ausschuss betont ebenfalls das Interesse an einer Verfolgung der europäischen Normungsarbeit und an einer Beteiligung. Derartige Arbeiten sind oft verkannt und die nationalen Organe konsultieren nicht immer die nationalen Verbände.

Die Arbeiten des CEN TC 256, das mit der Normung der Wagen beauftragt wurde, sind besonders wichtig, da sie die Arbeiten normen, die mit dem neuen COTIF und der Richtlinie über die Interoperabilität zusammenhängen, die UIC-Merkblätter in Normen umsetzen und die Standardisierung der Instandhaltung vorsehen.

Einige Punkte vertiefter Überlegung wurden identifiziert und werden in den Sitzungen des Jahres 2001 wieder aufgenommen.

Maßnahmen gegen den Lärm der Wagen

Parallel zu den Arbeiten des Ausschusses "Untergestell" folgt die UIP der Entwicklung hinsichtlich der Verringerung des Lärms von Güterwagen sowohl innerhalb der "Task Force Noise" der UIC als auch innerhalb der Arbeitsgruppe 6 der Europäischen Kommission. Zahlreiche (zu zahlreiche) Redner leisten ihren Beitrag zu diesem Thema, das mehr von den Mitgliedern der EU-Generaldirektion "Umwelt" als von der Generaldirektion "Verkehr" geleitet wird.

Auf technischer Ebene besteht die ursprüngliche Lösung immer noch darin, die Wagen mit Bremssohlen aus Kunststoff auszustatten, um eine so weit wie möglich glatte Laufoberfläche der Räder aufrechtzuerhalten, um den Lärm zu verringern, der aus dem Kontakt Rad – Schiene herrührt.

Die Ausrüstung der Neuwagen stellt nach der Zulassung von Bremssohlen des Typs K für eine Probezeit von drei Jahren keine wichtigen technischen Probleme mehr. Diese Bestimmung ist nicht verbindlich und zahlreiche Nutzer warten die wirtschaftlichen Ergebnisse dieser Lösung ab, um sie systematisch umzusetzen.

Schwieriger zu lösen ist der Fall des bestehenden Wagenparks, der noch für lange Jahre in Europa die Mehrheit der Wagen stellen wird. Die Benutzung von K-Bremssohlen würde wesentliche Änderungen des Bremssystems nach sich ziehen und zu prohibitiven Umrüstkosten ohne Außenfinanzierung führen.

Die Forschung bezüglich der so genannten LL-Kunststoffsohle, die die derzeitige Gusseisensohle ersetzen würde, ist immer noch aktuell, aber bis heute reproduziert keine Sohle richtig die Eigenschaften der Gusseisensohle bei den verschiedenen Geschwindigkeiten der Züge.

Au cours des dernières réunions du groupe de travail WG 6 de la Commission européenne, l'innovation a été de reconnaître que la politique choisie pourrait avoir des impacts financiers extrêmement variables selon la solution technique choisie, ce qui est également compréhensible selon les délais d'application : plus le délai est long, moins il y aura de wagons à traiter et plus les modifications pourront se réaliser lors des arrêts programmés des wagons et au moment du remplacement normal des composants à expiration de leur durée de vie. Il en résulte qu'une volonté politique désirant des résultats rapides s'oppose à une vision économique de la transformation et que tout résultat rapide nécessitera un financement extérieur.

Comité "Superstructure"

Le Comité UIP "Superstructure" s'est réuni pour deux réunions durant l'an 2000.

Un représentant du groupe de travail Tech 2000 Rail Team assiste également au Comité "Superstructure".

Les sujets principaux des premières réunions étaient :

- Informations sur les résultats d'un groupe de travail d'experts sur demande de BMVBW portant sur les "Accidents dans le trafic ferroviaire de marchandises". Causes des accidents et possibilités d'améliorations au niveau de la sécurité.
- Marquage d'étanchéité
- Introduction du RID restructuré au 01.07.2001
- Normalisation CEN
 - CEN TC 296
 - CEN TC 256
- Reconnaissance générale d'épreuves de citernes RID
- Fiche UIP "degré de pureté"
- Télématic dans le transport ferroviaire

Degré de propreté des citernes

Une réunion ad hoc du Comité a eu lieu du 23 au 25 mai 2000 à Oberhausen en Bavière (Allemagne) sur le thème le "degré de propreté" en rapport avec un séminaire sur ce thème. Lors de cette réunion, la fiche UIP "degré de propreté" avec un code de 5 chiffres a été développée en tant que proposition de l'UIP et adoptée lors de la deuxième réunion du Comité "Superstructure" le 14.11.2000. La fiche est disponible sur Internet (<http://www.uiprail.org>).

Die Neuerung bei den letzten Sitzungen der Arbeitsgruppe 6 der Europäischen Kommission bestand darin, anzuerkennen, dass die gewählte Politik extrem veränderliche finanzielle Auswirkungen je nach der ausgewählten technischen Lösung haben könnte, was auch nach den Fristen für die Anwendung verständlich ist: Je länger die Frist ist, desto weniger Wagen werden betroffen sein und desto mehr Änderungen können während der programmierten Standzeiten der Wagen und beim natürlichen Austausch der Bestandteile, die ihr Lebensende erreicht haben, vorgenommen werden. Daraus ergibt sich, dass ein politischer Wille, der schnelle Ergebnisse wünscht, sich einer wirtschaftlichen Vorstellung der Umrüstung widersetzt, und dass jedes schnelle Ergebnis eine Außenfinanzierung erfordern wird.

Ausschuss "Aufbauten"

Der UIP-Ausschuss "Aufbauten" führte im Berichtszeitraum zwei Sitzungen durch.

Ein Vertreter der Arbeitsgruppe "Tech 2000 Rail Team" nimmt ebenfalls am Ausschuss "Aufbauten" teil.

Schwerpunkthemen der ersten Sitzungen waren:

- Informationen über die Ergebnisse einer Arbeitsgruppe von Experten im Auftrage des deutschen Verkehrsministeriums BMVBW zum Thema "Unfälle im Schienengüterverkehr": Ursachen der Unfälle und Verbesserungsmöglichkeiten in puncto Sicherheit.
- Kennzeichnung der Dichtungen
- Einführung des umstrukturierten RID zum 01.07.2001
- CEN-Normungsarbeit im
 - CEN TC 296
 - CEN TC 256
- Allgemeine Anerkennung von RID-Tankprüfungen
- UIP-Reinheitsgrad-Schlüssel
- Telematik im Schienengüterverkehr

Reinheitsgrad bei Tanks

Zum Thema "Reinheitsgrad" fand vom 23. bis 25.05.2000 in Oberhausen/Bayern (BRD) eine ad hoc Ausschuss-Sitzung im Zusammenhang mit einem Workshop zu diesem Thema statt. Auf dieser Sitzung wurde der 5-stellige UIP-Reinheitsgrad-Schlüssel als Vorschlag für die UIP entwickelt und auf der 2. Sitzung des UIP-Ausschusses "Aufbauten" am 14.11.2000 angenommen. Der Schlüssel kann über das Internet abgerufen werden (<http://www.uiprail.org>).

Télématique

Le 14.09.2000, le premier atelier sur le thème "La télématique dans le trafic ferroviaire de marchandises" s'est réalisé à Berlin avec l'assistance de l'UIC et de la Commission européenne "Energie et transport". La participation d'environ 150 personnes a montré que les aspects techniques aussi bien que commerciaux sont d'un grand intérêt pour les titulaires comme pour les clients.

Tech 2000 Rail Team

Le Comité "Superstructure" a accepté des représentants du Groupe de Travail "Tech 2000" en tant que membres permanents. "Tech 2000" est une initiative de l'industrie chimique et pétrolière des pays du Bénélux et de l'Allemagne et s'occupe de toutes les questions de la pratique du transport de produits dangereux.

Comité "Questions juridiques"

La décision de créer formellement ce groupe n'a été prise qu'en fin de l'année 2000, mais son activité s'est néanmoins développée dans les différents groupes de travail de l'UIC ou de l'OTIF.

Fiche 433 et Accord en Garantie "Chemins de Fer / Titulaires"

La Fiche 433 n'a pas connu de nouveaux développements pendant cette année, mais la présence du guide pratique a permis une application plus cohérente et moins conflictuelle de celle-ci.

L'accord en garantie est toujours en attente de la refonte du système des assurances des réseaux. La solution qui se dessine comporte une première tranche de sinistres conservée par les réseaux, une deuxième tranche faisant l'essentiel de la mise en commun par les réseaux des frais et des recettes que constitue l'Accord en Garantie ; une troisième tranche de plus gros sinistres couverts par les assurances d'exploitation des réseaux ; enfin une quatrième tranche de sinistres très élevés serait couverte par une assurance-chapeau spécifique aux wagons P.

Jusqu'à la mise en place de ce nouvel Accord en Garantie, l'ancien accord reste valable.

RID

La restructuration du RID a été accomplie, le nouveau texte entrera en vigueur le 01.07.2001. En ce qui concerne les changements essentiels dans le domaine de la classification et des nouveaux domaines de la partie générale (conseiller en sécurité, responsabilités, formation etc.), une période de transition est prévue jusqu'au 31.12.2002.

Telematik

Am 14.09.2000 fand in Berlin der erste Workshop zum Thema "Telematik im Schienen-güterverkehr" statt. Dieser Workshop wurde unterstützt von der UIC und der EU-Kommission Generaldirektion "Energie und Verkehr". Die Teilnahme von ca. 150 Mitgliedern zeigte, dass sowohl die technischen als auch die kommerziellen Aspekte für die Einsteller wie auch für die Kunden von großem Interesse sind.

Tech 2000 Rail Team

Der Ausschuss "Aufbauten" hat als ständige Mitglieder Vertreter der Arbeitsgruppe "Tech 2000" aufgenommen. "Tech 2000" ist eine Initiative der chemischen und Mineralöl-Industrie der Benelux-Staaten und Deutschland und beschäftigt sich mit allen Fragen der Praxis beim Gefahrguttransport.

Ausschuss "Rechtsfragen"

Die Entscheidung, diese Gruppe formell einzusetzen, wurde erst am Ende des Jahres 2000 getroffen, aber sie entfaltete dennoch Aktivitäten in einer gemeinsamen rechtlichen Arbeitsgruppe mit der UIC und in einer UIP-Arbeitsgruppe über die Auswirkungen der neuen COTIF.

Merkblatt 433 und Haftungsabkommen "Bahnen / Einsteller"

Das Merkblatt 433 hatte keine neuen Entwicklungen während dieses Jahres zu verzeichnen. Das Bestehen des praktischen Leitfadens hat eine kohärentere und weniger konfliktreiche Anwendung erlaubt.

Das Haftungsabkommen wartet immer noch auf eine Neufassung des Versicherungssystems der Bahnen. Die sich abzeichnende Lösung umfasst einen ersten Schadensanteil, der bei den Bahnen verbleibt, einen zweiten Anteil, der im wesentlichen aus einer Verteilung der Kosten und Einnahmen durch die Bahnen besteht, die das Haftungsabkommen ausmachen, und einen dritten Anteil von Großschäden, die durch die Betriebsversicherungen der Bahnen gedeckt sind; schließlich soll ein vierter Teil von sehr hohen Schäden durch eine Zusatzversicherung für P-Wagen abgedeckt werden.

Bis zur Einführung dieses neuen Haftungsabkommens gilt das alte Abkommen.

RID

Die Restrukturierung der RID wurde abgeschlossen, der neue Text tritt am 01.07.2001 in Kraft. Für wesentliche Änderungen im Bereich der Klassifizierung und der erstmalig neu aufgenommenen Bereiche des allgemeinen Teils (Sicherheitsberater, Verantwortlichkeiten, Schulung usw.) ist eine Übergangszeit bis zum 31.12.2002 vorgesehen.

OTIF

L'Organisation intergouvernementale pour les Transports Internationaux Ferroviaires (OTIF) a tenu sa 6^{ème} Assemblée Générale les 15 et 16 novembre 2000 à Berne. Après que la 5^{ème} Assemblée Générale en 1999 à Vilnius ait achevé la révision fondamentale de la Convention relative aux transports internationaux par chemin de fer (COTIF), la 6^{ème} Assemblée Générale a traité, entre autres, du cadre du budget pour les cinq prochaines années en raison des tâches supplémentaires dues à la future COTIF, et ce, surtout dans le secteur de l'harmonisation technique (Annexe F : APTU) et du droit d'immatriculation uniforme (Annexe G : ATMF). Des interfaces importantes se trouvent en outre dans ce dernier secteur avec les activités politiques ferroviaires de l'UE qui a également participé en tant qu'organisation supranationale à l'Assemblée Générale de l'OTIF.

En outre, l'Assemblée Générale a décidé l'introduction de l'anglais en tant que troisième langue de travail et de négociation au sein des organes de l'OTIF.

L'Office Central pour le Trafic ferroviaire International (OCTI) à Berne part du principe que la nouvelle version COTIF entrera en vigueur en 2004 après ratification par plus de deux tiers des États membres de l'OTIF.

Groupe de travail "Europe centrale"

Le groupe de travail UIP "Europe centrale" a été également rattaché au Comité "Questions juridiques".

Le but de ce groupe est d'informer l'UIP des problèmes particuliers relatifs aux wagons P dans les pays qui préparent leur entrée à l'Union Européenne. Ceci permettra à l'UIP de faire valoir leurs intérêts spécifiques de façon adéquate sur le plan international. Dans le même temps, les informations et l'expérience de l'UIP aideront les associations nationales des pays concernés à influencer sur les réseaux et les organes d'État.

Un autre but du groupe de travail est de contribuer à la fondation de nouvelles associations nationales dans les pays transitaires les plus importants du trafic ferroviaire européen.

Le Président de la Commission UIP :
Hervé Thoumyre

OTIF

Die Zwischenstaatliche Organisation für den internationalen Eisenbahnverkehr (OTIF) hat am 15. und 16. November 2000 in Bern ihre 6. Generalversammlung abgehalten. Nachdem die 5. Generalversammlung 1999 in Vilnius die grundlegende Revision des Übereinkommens über den internationalen Eisenbahnverkehr (COTIF) abgeschlossen hat, befasste sich die 6. Generalversammlung unter anderem mit dem Budgetrahmen für die nächsten fünf Jahre. Dies geschah insbesondere im Hinblick auf die zusätzlichen Aufgaben, die sich aus dem künftigen COTIF ergeben, und zwar vor allem im Bereich der technischen Harmonisierung (Anhang F: APTU) und eines einheitlichen Zulassungsrechts (Anhang G: ATMF). In diesem Bereich liegen außerdem wichtige Schnittstellen zu den eisenbahnpolitischen Aktivitäten der EU, die als supranationale Organisation ebenfalls an der Generalversammlung der OTIF teilgenommen hat.

Im Übrigen beschloss die Generalversammlung, Englisch als dritte Arbeits- und Verhandlungssprache in den Organen des OTIF einzuführen.

Das Zentralamt für den internationalen Eisenbahnverkehr (OCTI) in Bern geht davon aus, dass die neue Fassung des COTIF im Jahr 2004 nach Ratifizierung durch mehr als zwei Drittel der OTIF-Mitgliedstaaten in Kraft tritt.

Arbeitsgruppe "Mitteleuropa"

Dem Ausschuss "Rechtsfragen" wurde auch die UIP-Arbeitsgruppe "Mitteleuropa" angegliedert.

Aufgabe dieser Gruppe ist es, die UIP über die besonderen Probleme der P-Wagen in den Ländern zu informieren, die sich auf die Mitgliedschaft in der EU vorbereiten. Dies erlaubt es der UIP, deren besondere Interessen in geeigneter Weise international geltend zu machen. Andererseits sollen Informationen und Erfahrungen der UIP beitragen, dass nationale Verbände in den genannten Ländern auf Bahnen und staatliche Organe einwirken können.

Eine weitere Aufgabe der AG ist die Mithilfe bei der Gründung neuer nationaler Verbände in den wichtigsten Transitländern des europäischen Schienengüterverkehrs.

Der Präsident der UIP-Kommission:
Hervé Thoumyre

III. La vie interne de l'UIP

Assemblée Générale

L'Assemblée générale a eu lieu le 22 septembre 2000 à Venise en Italie.

Au cours de cette Assemblée générale, les points suivants ont été abordés :

- Le procès-verbal de l'Assemblée générale du 24 septembre 1999 à Herfordshire a été adopté à l'unanimité.
- Le 50^{ème} Rapport de gestion – portant sur l'exercice 1999 – a été adopté.
- Les commissaires aux comptes ont présenté le rapport de 1999. L'Assemblée générale a remercié les commissaires aux comptes pour le travail effectué.
- L'Assemblée générale a approuvé les comptes et le bilan de 1999.
- L'Assemblée générale a donné à l'unanimité le quitus au Comité directeur.
- Le Secrétaire général a expliqué la situation financière de l'UIP qui demeure tendue en raison des activités croissantes.

L'Assemblée générale a décidé sur proposition du Comité directeur de fixer les cotisations pour 2001 comme suit :

DEM 3 300,- (EURO 1 687,-) cotisation de base annuelle par association membre et DEM 400,- (EURO 204,50) par 100 wagons.

- L'Assemblée générale a confirmé pour l'exercice 2000 les commissaires aux comptes de l'association suisse VAP, le Dr. Werner Maag, Max Maag AG et Monsieur Alain Margerin, CAIB BENELUX SA de l'association belge LOMATFER.

- Les associations-membres ont élu au Comité directeur les délégués suivants pour 2000/2001 :

Allemagne	Monsieur Ch. van Eeden
Autriche	Monsieur G. Schwyer
Belgique	Monsieur A. Margerin
Bulgarie	Monsieur J. Chalev
Espagne	Monsieur E. Fernández
France	Monsieur G. Amblot
Grande-Bretagne	Monsieur M. Harvey
Italie	Monsieur L. Rampinelli
Pays-Bas	Monsieur N. van den Berg
Pologne	Monsieur S. Garus
Slovaquie	Monsieur J. Miklánek
Suède	Monsieur P.A. Benthin
Suisse	Monsieur A. Suter
République Tchèque	Monsieur M. Schubert

- Messieurs Gernot Schwyer et Gérard Amblot ont été élus vice-présidents.
- Le Comité de gérance a présenté deux demandes de modification des statuts à l'Assemblée générale :
 - recommandation d'introduire le statut de "membre associé" pour les associations nationales nouvellement créées et de situation financièrement faible, à droits restreints, exemptées de cotisation pour la première ou les deux premières années et, par la suite, uniquement une cotisation de base ;

III. Das interne Leben der UIP

Generalversammlung

Die Generalversammlung des Jahres 2000 fand am 22. September in Venedig in Italien statt.

Anlässlich der Generalversammlung wurden folgende Punkte behandelt:

- Die Niederschrift über die Generalversammlung vom 24. September 1999 in Herfordshire wurde einstimmig genehmigt.
- Der 50. Geschäftsbericht, der das Geschäftsjahr 1999 umfasst, wurde genehmigt.
- Der Bericht der Rechnungsrevisoren für 1999 wurde vorgelegt. Die Generalversammlung dankte den Revisoren für ihre Arbeit.
- Die Generalversammlung genehmigte die Jahresrechnung und die Bilanz 1999.
- Dem Direktionskomitee wurde einstimmig Entlastung erteilt.
- Der Generalsekretär erläuterte die finanzielle Situation der UIP, die angesichts zunehmender Aktivitäten weiterhin angespannt ist.

Die Generalversammlung beschloss auf Vorschlag des Direktionskomitees die Beiträge für 2001 wie bisher festzulegen: DEM 3 300,- (EURO 1 687,-) jährlicher Festbeitrag je Mitgliedsverband und DEM 400,- (EURO 204,50) pro angefangene 100 Wagen.

- Die Generalversammlung bestätigte die Rechnungsrevisoren des schweizerischen Verbandes VAP, Herrn Dr. Werner Maag, Max Maag AG und Herrn Alain Margerin, CAIB BENELUX SA vom belgischen Verband LOMATFER, für das Geschäftsjahr 2000.

- Die Mitgliedsverbände wählten für 2000/2001 die folgenden Delegierten in das Direktionskomitee:

Belgien	Herrn A. Margerin
Bulgarien	Herrn J. Chalev
Deutschland	Herrn Ch. van Eeden
Frankreich	Herrn G. Amblot
Großbritannien	Herrn M. Harvey
Italien	Herrn L. Rampinelli
Niederlande	Herrn N. van den Berg
Österreich	Herrn G. Schwyer
Polen	Herrn S. Garus
Schweden	Herrn P.A. Benthin
Schweiz	Herrn A. Suter
Slowakische Republik	Herrn J. Miklánek
Spanien	Herrn E. Fernández
Tschechische Republik	Herrn M. Schubert.

- Zu Vizepräsidenten wurden Herr Gernot Schwyer und Herr Gérard Amblot gewählt.
- Der Geschäftsführende Ausschuss informierte die Generalversammlung über zwei Anträge zur Satzungsänderung:
 - Empfehlung zur Einführung des Statutes eines "assozierten Mitgliedes" für finanziell schwache neu gegründete nationale Verbände mit beschränkten Rechten, Beitragsfreiheit für die ersten ein bis zwei Jahre und Mitgliedsbeiträge nur in Höhe des Grundbeitrages;

- demande du Président de l'association tchèque SPV, compte tenu de l'importance des associations nationales des PECO, de faire participer un représentant au Comité de gérance.

Sur proposition du Comité de gérance, l'Assemblée générale a donné son approbation de principe à ces demandes. Des propositions concrètes de modification des statuts seront présentées à l'Assemblée générale en 2001.

- En 2001, l'Assemblée générale aura lieu le 4 octobre à Séville en Espagne, suivie par le Congrès de l'UIP le 5 octobre.

Comité Directeur

En 2000, le Comité directeur de l'UIP s'est réuni à Zurich le 25 février et le 22 septembre à Venise afin de préparer l'Assemblée générale et la constitution du Comité.

Pour le Comité directeur :

Le Président :
Heinrich Sikora

Comité de gérance

Le Comité de gérance s'est réuni deux fois. Les réunions ont eu lieu le 25 février à Zurich et le 21 septembre à Venise.

Commission

La Commission UIP s'est réunie deux fois en 2000 : le 15 mars et le 5 octobre. Différentes questions ont été traitées. Ainsi ont été préparées les Réunions communes UIC/UIP qui ont eu lieu le 16 mars à Paris et le 6 octobre à Prague, sur invitation de l'association tchèque.

Groupes d'étude

Les groupes d'étude de l'UIP se sont réunis selon les besoins.

Le Secrétaire général :
Wolf D. Gehrmann

- Antrag des Präsidenten des tschechischen Verbandes SPV, angesichts der Bedeutung der nationalen Verbände aus dem MOL einen Vertreter in den Geschäftsführenden Ausschuss aufzunehmen.

Auf Vorschlag des Geschäftsführenden Ausschusses stimmte die Generalversammlung diesen Anträgen grundsätzlich zu. Entsprechende konkrete Vorschläge zur Satzungsänderung werden auf der Generalversammlung 2001 vorgelegt.

- Die Generalversammlung im Jahre 2001 wird in am 4. Oktober 2001 in Sevilla in Spanien stattfinden, gefolgt vom UIP-Kongress am 5. Oktober.

Direktionskomitee

Das Direktionskomitee der UIP tagte 2000 am 25. Februar in Zürich und am 22. September in Venedig zur Vorbereitung der Generalversammlung und anschließenden Konstituierung.

Für das Direktionskomitee:

Der Präsident:
Heinrich Sikora

Geschäftsführender Ausschuss

Der Geschäftsführende Ausschuss trat insgesamt zweimal zusammen. Die Sitzungen waren am 25. Februar in Zürich und am 21. September in Venedig.

Kommission

Die UIP-Kommission tagte 2000 zweimal. Man traf sich am 15. März und am 5. Oktober. Es wurden verschiedene Fragen behandelt und die Gemeinsamen Sitzungen UIC/UIP vorbereitet, die anschließend am 16. März in Paris und am 6. Oktober in Prag auf Einladung des Tschechischen Verbandes SPV stattfanden.

Studiengruppen

Die verschiedenen Studiengruppen der UIP tagten entsprechend der Notwendigkeit.

Der Generalsekretär:
Wolf D. Gehrmann

IV. Les wagons-P et la libéralisation du transport ferroviaire de marchandises

Prise de position de l'UIP, septembre 2000

Les wagons-P

Importance des wagons-P

Le transport de marchandises des entreprises ferroviaires européennes est effectué en grande partie par des wagons ferroviaires privés appelés wagons privés ou "wagons-P". Il s'agit principalement de wagons spécialisés qui sont étudiés, construits, entretenus et financés par des entreprises privées. Une grande partie de ces wagons sont des wagons citernes affectés au transport de produits dangereux.

Environ 180 000 wagons privés, regroupés dans 14 fédérations nationales, sont immatriculés en Europe. Leurs intérêts sont défendus par l'association européenne des titulaires de wagons privés, l'UIP (Union Internationale des Wagons Privés).

Les wagons-P réalisent près de la moitié (en tonnes-kilomètres) du transport ferroviaire de marchandises. Pour cette raison, les entreprises membres de l'UIP sont des partenaires majeurs des entreprises ferroviaires. Elles forment un secteur économique important composé d'entreprises privées au milieu d'un environnement ferroviaire toujours dominé par l'Etat. Les fédérations nationales, réunies dans l'UIP, représentent à l'échelle européenne près de 800 entreprises.

Relations wagons privés – wagons réseaux

Puisque les titulaires des wagons-P ne sont pas des entreprises ferroviaires, ils doivent conclure des contrats d'immatriculation avec des entreprises ferroviaires qui intègrent leurs wagons privés dans leurs propres parcs de wagons. La conclusion d'un contrat d'immatriculation avec une entreprise fer-

roviaire est une condition nécessaire à la réalisation de transports avec ce wagon-P. Par ces wagons techniquement innovants, les entreprises ferroviaires reçoivent des revenus de traction en les incorporant dans leurs trains. Ces mêmes wagons leur permettent également de développer des marchés souvent tout à fait nouveaux pour le transport ferroviaire. Il existe ainsi un partenariat étroit entre les titulaires des wagons-P et les entreprises ferroviaires.

En même temps, pour quelques types de wagons, il existe une concurrence entre wagons-P et wagons réseaux. Puisque les entreprises ferroviaires possèdent pratiquement toujours le monopole de transport sur rail, le potentiel de discrimination des wagons réseaux par rapport aux wagons-P est particulièrement grand dans ces cas.

L'avenir économique des titulaires des wagons privés

La situation préoccupante des entreprises ferroviaires européennes représente un danger considérable pour l'avenir économique des entreprises membres de l'UIP. Le manque de compétitivité des réseaux a déjà provoqué de sérieuses pertes de part de marché.

Un secteur industriel important pour les entreprises de l'UIP, la chimie européenne, ne transporte, par exemple, plus que 7 % de ses produits sur le rail. Elle serait prête à doubler ou même à tripler cette quantité, mais le transport ferroviaire n'est pas assez attirant.

C'est avec inquiétude que l'UIP suit donc l'évolution de la compétitivité des entreprises ferroviaires qui décidera de l'avenir du transport sur le rail et donc de l'emploi des wagons-P. Il est difficile de réaliser dans cette situation les investissements à long terme nécessaires de wagons-P modernes.

IV. Privatgüterwagen und Liberalisierung des Schienengüterverkehrs

Stellungnahme der UIP, September 2000

Privatgüterwagen

Bedeutung der Privatgüterwagen

Der Güterverkehr der europäischen Eisenbahnunternehmen wird zu einem wesentlichen Teil mit privaten Eisenbahnwagen, den so genannten Privatgüterwagen oder "P-Wagen", abgewickelt. Dabei handelt es sich überwiegend um spezialisierte Güterwagen, die von privaten Gesellschaften entwickelt, gebaut, unterhalten und finanziert werden. Den größten Anteil haben Kesselwagen zum Transport gefährlicher Güter.

Europaweit sind rund 180 000 P-Wagen in 14 nationalen Verbänden registriert. Ihre Interessen werden vom Dachverband der europäischen Privatwageneinsteller, der UIP (Internationale Privatgüterwagen-Union), vertreten.

Mit Privatgüterwagen wird fast die Hälfte der Verkehrsleistung (in Tonnen-Kilometer) im Schienengüterverkehr erbracht. Die Mitgliedsunternehmen der UIP sind daher wichtige Partner der Bahnen. Sie bilden inmitten des immer noch staatlich dominierten Eisenbahnwesens einen bedeutenden Wirtschaftszweig, getragen von privaten Unternehmen. Die in der UIP zusammengeschlossenen nationalen Verbände vertreten europaweit rund 800 Unternehmen.

Verhältnis P-Wagen – Bahnwagen

Da die Einsteller von Privatgüterwagen keine Eisenbahnverkehrsunternehmen sind, müssen sie mit Bahnunternehmen Einstellungsverträge abschließen, die die Privatwagen in ihre Wagenparks integrieren. Der Einstellungsvertrag mit einer Bahn ist die Voraussetzung für die Beförderung des Privat-

güterwagens. Das Eisenbahnunternehmen kann die Privatgüterwagen für seine Transporte nutzen und so Frachteinnahmen durch den Einsatz innovativer Wagentypen erzielen und in vielen Fällen sogar ganz neue Märkte für den Eisenbahntransport erschließen. Es besteht somit eine enge Partnerschaft zwischen den Einstellern von Privatgüterwagen und den Eisenbahnen.

Bei einigen Wagentypen besteht aber gleichzeitig Konkurrenz zwischen Privatgüterwagen und Bahnwagen. Da die Eisenbahnen praktisch immer noch das Beförderungsmonopol auf der Schiene besitzen, ist das Diskriminierungspotential gegenüber den Privatgüterwagen in diesen Fällen besonders groß.

Wirtschaftliche Zukunft der Einsteller von P-Wagen

Die Besorgnis erregende Lage der Eisenbahnen im europäischen Verkehrsmarkt stellt für die wirtschaftliche Zukunft der UIP-Mitgliedsunternehmen eine erhebliche Gefahr dar. Die mangelnde Wettbewerbsfähigkeit der Bahnen hat zu gravierenden Marktanteilsverlusten geführt.

Ein wichtiger Industriezweig für UIP-Mitgliedsunternehmen, die europäische Chemie, befördert zum Beispiel nur noch 7% ihrer Güter auf der Schiene. Sie wäre bereit, diese Menge zu verdoppeln oder sogar zu verdreifachen, aber der Eisenbahntransport ist nicht attraktiv genug.

Mit Sorge verfolgt daher die UIP die Entwicklung der Wettbewerbsfähigkeit der Bahnen, die über die Zukunft des Schienenverkehrs und damit auch über die Beschäftigung der Privatgüterwagen entscheiden wird. Es fällt schwer, in dieser Situation die notwendigen, langfristigen Investitionen in moderne Privatgüterwagen zu tätigen.

Élimination de la discrimination des wagons privés par les entreprises ferroviaires

Les wagons privés soulagent les entreprises ferroviaires d'une manière considérable, puisqu'ils génèrent pour celles-ci des transports, alors que le risque d'investissement est porté exclusivement par les titulaires.

Durant des décennies d'une coopération fructueuse entre réseaux et titulaires de wagons-P, les conditions d'exploitation des wagons se sont élaborées. Celles-ci étaient équilibrées et satisfaisaient les deux parties. La situation financière précaire des entreprises ferroviaires a conduit récemment à un conflit de répartition qui, de plus en plus, désavantage les titulaires des wagons-P. L'UIP demande aux entreprises ferroviaires européennes de cesser ces pratiques et de se consacrer entièrement à l'objectif commun qui est de réaliser des transports ferroviaires compétitifs.

Un cas particulièrement frappant de la discrimination réside dans la facturation supplémentaire aux clients des parcours de retour à vide des wagons-P, alors que pour des wagons réseaux aucun transport à vide n'est facturé. Face au refus des entreprises ferroviaires de mettre fin à ce traitement inégal, l'UIP envisage le dépôt d'une plainte pour abus de position dominante auprès de la Direction Générale "Concurrence" de la Commission européenne.

Nécessité d'instaurer des organismes d'arbitrage

En raison du potentiel de discrimination considérable des entreprises ferroviaires nationales vis-à-vis des titulaires de wagons-P, l'UIP considère comme nécessaire l'établissement d'organismes d'arbitrage nationaux dont la compétence s'étend

drait aux litiges de concurrence dans le secteur du transport ferroviaire. Pour cette raison, elle supporte la proposition du Parlement Européen d'étendre la compétence des organismes d'arbitrage, prévus dans le cadre de la modification de la Directive 91/440, à la surveillance continue de la concurrence dans le transport ferroviaire.

Libéralisation du secteur ferroviaire

La Directive de l'Union Européenne de 1991 et les réformes structurelles en résultant dans la plupart des pays de l'UE sont un début modeste sur la voie d'une libéralisation dans le secteur ferroviaire. Depuis lors, pratiquement rien n'a changé quant à la part de marché déplorable des réseaux dans le transport terrestre de marchandises. L'utilisation des voies par des tiers, seulement possible dans des conditions très limitées, n'a pas encore mené jusqu'ici à une concurrence tangible sur le rail.

Une concurrence efficace, qui est une condition importante pour attirer plus de marchandises sur le rail, ne se réalisera que lorsque le transport ferroviaire sera libéralisé et seulement si les entreprises ferroviaires existantes peuvent mettre en œuvre des transports sans entraves dans toute l'Europe.

Après la libéralisation réussie de la navigation aérienne et des télécommunications, ainsi qu'après l'ouverture des marchés de l'énergie et des marchés de la manutention, qui est en train de se réaliser, le chemin de fer menace de rester le dernier monopole d'Etat. Dans cette structure, le transport de marchandises sur le rail n'a pas d'avenir.

L'UIP exige donc une ouverture efficace du marché des transports de marchandises ferroviaires et, dès que possible, la privatisation des chemins de fer européens.

Beseitigung der Diskriminierung von P-Wagen durch Bahnunternehmen

Private Güterwagen entlasten die Bahnunternehmen in erheblichem Maße, da sie den Bahnen für ihr Transportgeschäft zur Verfügung stehen, das Investitionsrisiko hingegen ausschließlich von den Einstellern getragen wird.

Zwischen Bahnen und Einstellern von Privatgüterwagen haben sich in Jahrzehnten der fruchtbaren Zusammenarbeit Bedingungen für die Nutzung der Wagen herausgebildet, die ausgewogen sind und beide Seiten zufriedengestellt haben. Die prekäre finanzielle Lage der Bahnen hat in letzter Zeit zu einem Verteilungskampf geführt, der mehr und mehr zu einer Benachteiligung der Einsteller von Privatgüterwagen führt. Die UIP fordert die europäischen Eisenbahnen auf, diese Entwicklung zu stoppen und sich mehr dem gemeinsamen Ziel konkurrenzfähiger Schienentransporte zu widmen.

Ein besonders krasser Fall der Diskriminierung ist die zusätzliche Frachtberechnung für Leerfahrten von Privatgüterwagen, während für Bahnwagen keine Leerlauf Frachten berechnet werden. Angesichts der Weigerung der Bahnen, die Ungleichbehandlung zu beenden, erwägt die UIP, bei der Generaldirektion "Wettbewerb" der EU eine Beschwerde wegen *Missbrauchs einer marktbeherrschenden Stellung* einreichen.

Notwendigkeit von Schlichtungsstellen

Wegen des großen Diskriminierungspotentials der nationalen Bahnunternehmen gegenüber P-Wageneinstellern hält die UIP die Einrichtung nationaler Schlichtungsstellen für Wettbewerbsstreitigkeiten auf der Schiene für erforderlich. Sie

unterstützt daher den Vorschlag des Europäischen Parlaments, die Zuständigkeit von im Rahmen der Änderung der Richtlinie 91/440 neu zu schaffenden Schlichtungsstellen auf die laufende Überwachung des Wettbewerbs im Schienenverkehr auszuweiten.

Liberalisierung des Eisenbahnwesens

Die EU-Richtlinie von 1991 und die daraus resultierenden Strukturreformen in den meisten EU-Ländern sind ein bescheidener Anfang auf dem Weg zu einer Liberalisierung im Eisenbahnwesen. An der beklagenswerten Marktposition der Bahn im Güterverkehr hat sich seither so gut wie nichts geändert. Die nur unter sehr begrenzten Voraussetzungen mögliche Nutzung der Netze durch Dritte hat bisher noch zu keinem nennenswerten Wettbewerb auf der Schiene geführt.

Wirksamer Wettbewerb als eine wichtige Voraussetzung für mehr Güterverkehr auf der Schiene wird sich erst dann einstellen, wenn der Schienenverkehr liberalisiert wird und wenn die etablierten Eisenbahnunternehmen ungehindert in ganz Europa Transporte durchführen dürfen.

Nach der erfolgreichen Liberalisierung der Luftfahrt und der Telekommunikation sowie der beginnenden Öffnung der Energiemärkte und der Märkte für Paketbeförderung droht die Eisenbahn, das letzte Staatsmonopol zu bleiben. In dieser Struktur hat der Güterverkehr auf der Schiene keine Zukunft.

Die UIP fordert daher eine wirksame Öffnung des Marktes für Eisenbahngütertransporte und so bald wie möglich die Privatisierung der europäischen Staatsbahnen.

Obstacles dans le transport ferroviaire transfrontalier de marchandises

L'atout du système ferroviaire réside dans le transport de grandes quantités de marchandises sur de grandes distances. Pour cette raison, on devrait supposer que le trafic ferroviaire de marchandises aurait dû fortement profiter de l'augmentation des transports dans le marché européen. Cela n'est pas le cas. Dans le transport transfrontalier, les trafics de marchandises des entreprises ferroviaires accusent également une tendance négative.

L'UIP approuve donc particulièrement la Directive de l'Union Européenne sur l'harmonisation technique et opérationnelle des chemins de fer européens ("Interopérabilité") dont la transposition sera d'une importance cruciale pour le statut futur des entreprises ferroviaires européennes.

Déjà dans son rapport présenté à la Commission européenne début avril 1999 sur les obstacles dans le transport ferroviaire transfrontalier de marchandises, l'UIP a formulé des demandes de suppression d'obstacles juridiques, opérationnels et commerciaux, qui se retrouvent en partie dans les propositions de la Commission Européenne concernant l'interopérabilité des systèmes ferroviaires conventionnels.

Interopérabilité et télématique dans le transport ferroviaire de marchandises en Europe

Télématique dans le transport ferroviaire de marchandises

À l'avenir, le chemin de fer ne peut maintenir sa place, et si possible la développer, que si de nouvelles technologies comme la télématique s'appliquent aussi dans son secteur. En outre, la télématique est une condition importante à l'augmentation de la sécurité du transport ferroviaire. Une utilisation optimale des systèmes ne sera toutefois possible que s'ils sont compatibles.

À l'occasion de son séminaire international sur l'application de la télématique dans le transport ferroviaire de marchandises récemment organisé à Berlin, l'UIP a émis l'avis que l'introduction et le fonctionnement de systèmes télématiques appropriés doivent être mis en place ensemble par les titulaires de wagons-P et par les entreprises ferroviaires, malgré leur situation économique difficile. Les entreprises membres de l'UIP sont déjà à même d'offrir aux expéditeurs des systèmes d'information tout à fait comparables à ce qu'offre la route.

L'UIP demande à l'UE et aux pays membres de créer les conditions-cadres uniformes.

Cela concerne la définition des exigences en matière d'application des systèmes télématiques et surtout *la compatibilité de ces systèmes* qui doivent être normalisés au niveau international. L'UIP attend la création de standards minima uniformes européens, prenant en compte les adaptations nécessaires à chacun des utilisateurs.

Dans ce contexte, l'UIP approuve les potentialités de la proposition de directive de la Commission Européenne concernant l'interopérabilité du système ferroviaire transeuropéen conventionnel et espère que les travaux nécessaires commenceront

Hindernisse im grenzüberschreitenden Schienengüterverkehr

Die Systemstärke der Eisenbahn liegt in der Beförderung großer Gütermengen über weite Entfernungen. Aus diesem Grunde müsste man annehmen, dass der Schienengüterverkehr von der Verkehrszunahme im europäischen Markt stark profitiert hat. Dies ist nicht der Fall. Auch im grenzüberschreitenden Verkehr weist der Gütertransport der Bahn einen negativen Trend auf.

Die UIP begrüßt daher besonders die Richtlinie der EU über die technische und betriebliche Harmonisierung der europäischen Bahnen ("Interoperabilität"), deren Umsetzung für die künftige Stellung der europäischen Bahnen von entscheidender Bedeutung sein wird.

Bereits in ihrem der Europäischen Kommission Anfang April 1999 überreichten Bericht über die Hindernisse im grenzüberschreitenden Schienengüterverkehr hat die UIP Forderungen zum Abbau rechtlicher, operationeller und kommerzieller Hemmnisse formuliert, die sich teilweise in den Vorschlägen der EU-Kommission zur Interoperabilität der konventionellen Bahnsysteme wiederfinden.

Europaweite Interoperabilität und Telematik im Schienengüterverkehr

Telematik im Schienengüterverkehr

Die Eisenbahn kann ihren Platz in der Logistik der verladenden Wirtschaft in Zukunft nur aufrechterhalten und möglichst ausbauen, wenn neue Technologien wie die Telematik auch im Schienenbereich Anwendung finden. Sie ist außerdem eine wichtige Voraussetzung für die Erhöhung der Sicherheit des Eisenbahntransportes. Eine optimale Nutzung der Systeme wird aber nur möglich sein, wenn sie kompatibel sind.

Anlässlich ihres gerade in Berlin veranstalteten internationalen Workshops über die Anwendung der Telematik im Schienengüterverkehr hat die UIP die Auffassung vertreten, dass Einführung und Betrieb geeigneter Telematiksysteme von den P-Wageneinstellern und den Bahnunternehmen, trotz derer gegenwärtig schwierigen wirtschaftlichen Situation, gemeinsam vorangetrieben werden müssen. Mitgliedsunternehmen der UIP bieten den Verladern inzwischen bereits Systeme an, die durchaus geeignet sind, den Wettbewerbsvorsprung der Straße wettzumachen.

Die UIP fordert die EU und die Mitgliedsländer auf, einheitliche Rahmenbedingungen zu schaffen.

Dazu gehört die Definition von Anforderungen an den Einsatz von Telematiksystemen und vor allem die *Kompatibilität der Systeme*, die international standardisiert werden müssen. Die UIP erwartet die Schaffung einheitlicher europäischer Mindeststandards unter Berücksichtigung variabler Komponenten für die Nutzer.

Die UIP begrüßt hierzu die Möglichkeiten, die sich im Rahmen des Richtlinienvorschlags der EU-Kommission zur Interoperabilität des konventionellen transeuropäischen Bahnsystems ergeben und hofft, dass die erforderlichen Arbeiten unter

encore cette année, avec la participation de l'UIP. Elle place en outre de grands espoirs dans la réalisation du projet européen Galileo.

Maintenance des wagons à l'échelle européenne

L'UIP se félicite d'être invitée par la Commission européenne à collaborer dans le cadre de la création d'un système de maintenance européenne. Elle est en train de préparer une liste de critères internationaux de sécurité pour des éléments de wagons, pouvant servir de base à une maintenance à l'échelle européenne.

Un transport sans entraves de wagons dans toute l'Europe n'est économiquement possible à long terme que si les wagons peuvent être réparés là où ils se trouvent. Dans le cadre de la directive d'interopérabilité, ces travaux sont, de droit, prioritaires. Ils devraient donc être réalisés en même temps que les autres sujets d'études classés en priorité.

Importance des embranchements privés

L'UIP a un mandat de certaines fédérations nationales pour représenter au niveau international les intérêts des titulaires des embranchements privés.

L'UIP soutient que le transport de marchandises ferroviaires le plus rationnel est celui réalisé d'embranchement à embranchement et qu'une raison importante de l'augmentation continue du transport routier est le manque de ces embranchements. Elle part en plus du principe que la présence des embranchements privés est une condition importante de l'émergence de la concurrence dans les transports ferroviaires. Elle demande donc aux décideurs politiques au niveau européen de créer une

stratégie visant à la promotion de ces embranchements. Une telle politique complèterait le libre accès au réseau transeuropéen de voies ferrées, décidé à la fin de l'année dernière par le Conseil de Ministres des Transports de l'UE.

L'UIP fait remarquer que les nouveaux lieux de production industrielle sont fréquemment construits sans embranchement et cite l'exemple de la Suisse où, lors de chaque implantation industrielle, la non-construction d'un embranchement doit faire l'objet d'une justification aux autorités.

La proposition de la Commission du 26 juillet 2000 (Com(2000)5 final) indique que des aides peuvent aussi être accordées, conformément au Traité, au titulaire d'embranchement en tant qu'exploitant de l'infrastructure. Cela pourrait faciliter la discussion de la promotion de ces embranchements.

Accord volontaire pour réduire le bruit des wagons de marchandises existants

L'UIP apporte son appui aux mesures des Directions Générales "Energie et Transports" et "Environnement" de la Commission Européenne pour réduire le bruit environnemental. La coordination des efforts en vue de réduire le niveau de bruit des wagons de marchandises incombe à la Direction Générale "Energie et Transports". L'UIP demande à la Direction Générale de s'engager pour une auto-réglementation par les entreprises ferroviaires et les titulaires des wagons-P pour le cas des wagons de marchandises déjà existants. Une telle démarche pourrait être réalisée par un accord volontaire entre les entreprises concernées et la Commission Européenne.

Bruxelles, septembre 2000

Beteiligung der UIP noch in diesem Jahr beginnen werden. Sie setzt ferner große Hoffnungen auf die Realisierung des europäischen Galileoprojekts.

Europaweite Instandhaltung von Güterwagen

Die UIP begrüßt es, dass sie von der EU-Kommission zur Mitarbeit an der Schaffung eines europäischen Instandhaltungssystems aufgefordert worden ist. Sie bereitet gegenwärtig eine internationale Liste von Sicherheitskriterien für Bauteile von Güterwagen vor, die als Grundlage für eine europaweite Instandhaltung dienen kann.

Ein ungehinderter Verkehr von Güterwagen in ganz Europa ist wirtschaftlich auf Dauer nur möglich, wenn die Wagen dort repariert werden können, wo sie sich befinden. Diesen Arbeiten im Rahmen der Interoperabilitätsrichtlinie gebührt höchste Priorität, sie sollten daher zeitgleich mit den anderen als vorrangig eingestuften Themen in Angriff genommen werden.

Bedeutung privater Anschlussgleise

Die UIP hat ein Mandat von ihren nationalen Verbänden, die Interessen privater Gleisanschlussbesitzer international zu vertreten.

Die UIP ist der Auffassung, dass der rationellste Eisenbahngütertransport der Verkehr von Gleisanschluss zu Gleisanschluss ist und dass ein wichtiger Grund für zunehmenden Straßengüterverkehr das Fehlen von Gleisanschlüssen ist. Sie geht weiterhin davon aus, dass das Vorhandensein privater Gleisanschlüsse eine wichtige Voraussetzung für das Entstehen von Konkurrenzverkehren auf der Schiene ist. Sie fordert daher die politischen Entscheidungsträger auf europäischer Ebene auf, eine Strategie zur Förderung von Gleisanschlüssen ins Leben zu rufen.

Eine solche Politik ergänzt den vom Verkehrsrat der EU Ende letzten Jahres beschlossenen freien Zugang zur Infrastruktur für das trans-europäische Eisenbahngüterverkehrsnetz.

Die UIP weist darauf hin, dass häufig neue Produktionsstätten der Industrie ohne Gleisanschluss errichtet werden und hält daher das Beispiel der Schweiz für diskussionswert, wo bei jeder Industriean siedlung von den Behörden der Nachweis verlangt wird, ob ein Gleisanschluss entbehrlich ist.

Der Kommissionsvorschlag vom 26.07.2000 (Kom(2000)5 endg.), wonach Beihilfen auch für Gleisanschlussbesitzer als Betreiber der Infrastruktur im Sinne des Vorschlags EU-vertragskonform gewährt werden können, dürfte die Diskussion der Förderungsmöglichkeit erleichtern.

Freiwillige Vereinbarung über eine Lärmverringerung für bestehende Güterwagen

Die UIP unterstützt die Maßnahmen der Generaldirektionen "Energie und Verkehr" und "Umwelt" der EU-Kommission zur Verringerung des Umweltlärms. Die Federführung bei den Bemühungen, den Lärmpegel von Güterwagen zu verringern, liegt bei der Generaldirektion "Energie und Verkehr". Die UIP bittet die Generaldirektion, sich im Falle bereits bestehender Güterwagen für eine Selbstregulierung des Lärmproblems durch die Bahn- und P-Wagenunternehmen einzusetzen. Dies könnte durch eine freiwillige Vereinbarung zur Lärmverringerung zwischen den betroffenen Unternehmen und der EU-Kommission erreicht werden.

Brüssel, im September 2000

V. Télématicque dans le transport ferroviaire

Discours du Président de l'UIP, Heinrich Sikora, à l'occasion de l'ouverture du Workshop "Télématicque dans le transport ferroviaire" dans le cadre du Salon professionnel international de transport "Innotrans" le 14.09.2000 à Berlin

Les wagons-P et la télématicque

Mesdames et Messieurs,

En tant que président de l'Union Internationale de wagons privés UIP, je vous accueille très cordialement à ce workshop international sur la télématicque. J'accueille particulièrement les nombreux conseillers ainsi que les organisateurs qui contribuent à la réussite de ce workshop. Je remercie le département "Véhicules ferroviaires" de l'Université Technique de Berlin pour le soutien lors de l'organisation ainsi que les collaboratrices et collaborateurs de IFV Bahntechnik pour leur soutien efficace.

Mesdames, Messieurs, la télématicque est un mot artificiel des notions "Télécommunication" et "Informatique" qui a été marqué par des scientifiques français est qui désigne l'engagement simultané et l'utilisation des technologies des communications et d'information. La notion "télématicque" a entre-temps commencé son entrée victorieuse par le monde entier. C'est un des peu de cas, où l'Europe est menante en ce qui concerne les nouvelles technologies.

Le workshop actuel montrera si l'Europe – excepté lors de l'octroi de nom aussi dans la chose – joue un rôle saillant dans un champ d'application spécial de la télématicque, le transport ferroviaire de marchandises, et – nous l'entendrons cet après-midi – où l'Europe se trouve en comparaison avec les Etats-Unis.

L'Union Internationale de wagons privés, l'UIP, a initié cette manifestation et elle est co-organisatrice avec l'Université Technique de Berlin, le département "Véhicules ferroviaires".

En tant qu'association européenne, l'UIP représente les intérêts des titulaires et des utilisateurs des wagons-P (propriétaires, exploitants, utilisateurs). L'UIP couvre actuellement les associations nationales de wagons privés émanant de 14 pays européens.

Environ un tiers de tous les wagons ferroviaires en Europe (environ 170 000) sont des wagons-P. Leur importance économique transparaît dans le fait qu'avec eux, presque la moitié des transports sont fournis, exprimés en tonnes-kilomètres, dans le trafic ferroviaire de marchandises.

L'utilisation efficace des wagons-P dépend très fortement des réseaux productifs qui transportent nos wagons. En commun avec eux, des titulaires de wagons-P doivent créer les conditions pour que le trafic ferroviaire de marchandises remplisse les exigences actuelles de la logistique. "Tracking et tracing" sont des formules beaucoup utilisées à cet égard. Toutefois, également des questions urgentes de la surveillance technique des wagons, visant à augmenter le niveau de sécurité, doivent trouver une réponse. À l'aide de la télématicque, nous pouvons progresser ici.

Si nous ne devenons pas rapidement actifs dans ce secteur, nous courons le risque de perdre d'autres parts de marché à d'autres modes de transport. Pour cette raison, l'UIP a donné l'impulsion à ce workshop. *Nous ne pouvons pas nous permettre de "manquer la correspondance" face à la route lors de cette évolution technique future.* De nombreux fournisseurs de services et de systèmes privés ont développé des systèmes de poursuite d'objectifs et d'information sur le trafic par radio mobile pour le transport routier en Allemagne.

V. Telematik im Schienengüterverkehr

Rede des UIP-Präsidenten, Heinrich Sikora, anlässlich der Eröffnung des UIP-Workshops "Telematik im Schienengüterverkehr" im Rahmen der Internationalen Fachmesse für Transport "Innotrans" am 14.09.2000 in Berlin

P-Wagen und Telematik

Sehr geehrte Damen und Herren,

Als Präsident der Internationalen Privatgüterwagen-Union UIP begrüße ich Sie sehr herzlich zu diesem internationalen Workshop über Telematik. Besonders begrüße ich die zahlreichen Referenten sowie die Organisatoren, die zum Gelingen dieses Workshops beitragen. Ich danke dem Fachgebiet "Schienenfahrzeuge" der TU Berlin für die Unterstützung bei der Veranstaltung und den Mitarbeiterinnen und Mitarbeitern der IFV Bahntechnik sehr herzlich für ihre großartige Unterstützung.

Meine Damen, meine Herren, Telematik ist ein Kunstwort aus den Begriffen "Télécommunication" und "Informatique", das von französischen Wissenschaftlern geprägt wurde und den gleichzeitigen Einsatz und die Nutzung von Informations- und Kommunikationstechnologien bezeichnet. Der Begriff "Telematik" hat inzwischen seinen Siegeszug durch die ganze Welt angetreten. Es ist einer der wenigen Fälle, in denen Europa bei den neuen Technologien wortbildend ist.

Der heutige Workshop wird zeigen, ob Europa – außer bei der Namensgebung auch in der Sache – in einem speziellen Anwendungsbereich der Telematik, dem Schienengüterverkehr, eine herausragende Rolle spielt, und – wir werden es heute Nachmittag hören – wo Europa im Vergleich zu den Vereinigten Staaten steht.

Die Internationale Privatgüterwagen-Union – UIP – hat diese Veranstaltung initiiert und ist zusammen mit der Technischen Universität Berlin, Fachgebiet Schienenfahrzeuge, der Organisator.

Die UIP vertritt als europäischer Dachverband die Interessen der Einsteller und Nutzer von Privatgüterwagen (Eigentümer, Betreiber, Nutzer). Die UIP umfasst gegenwärtig die nationalen Privatgüterwagenverbände aus 14 europäischen Ländern.

Rund ein Drittel aller Eisenbahngüterwagen in Europa (ca. 170 000) sind P-Wagen. Ihre wirtschaftliche Bedeutung zeigt sich darin, dass mit ihnen fast die Hälfte der Verkehrsleistung, ausgedrückt in Tonnen-Kilometern, im Schienengüterverkehr erbracht wird.

Die effiziente Nutzung der P-Wagen hängt sehr stark von leistungsfähigen Eisenbahnen ab, die unsere Wagen befördern. Gemeinsam mit ihnen müssen P-Wagen-Einsteller die Voraussetzungen dafür schaffen, dass der Schienengüterverkehr die heutigen Anforderungen der Logistik erfüllt. "Tracking und tracing" sind viel gebrauchte Schlagworte in diesem Zusammenhang. Aber auch drängende Fragen der technischen Überwachung der Wagen, um den Sicherheitsstandard zu erhöhen, müssen beantwortet werden. Mit Hilfe der Telematik können wir hier vorankommen.

Wenn wir auf diesem Gebiet nicht schnell aktiv werden, laufen wir Gefahr, weitere Marktanteile an andere Verkehrsträger zu verlieren. Aus diesem Grunde hat die UIP den Anstoß zu diesem Workshop gegeben. *Wir können es uns nicht erlauben, bei dieser zukunftsweisenden technischen Entwicklung den Anschluss an die Straße zu verlieren.* Zahlreiche private Systeme- und Diensteanbieter haben flächendeckende mobilfunkgestützte Verkehrsinformations- und Zielführungssysteme für den Straßenverkehr in Deutschland aufgebaut.

La minimisation des parcours à vide et une organisation plus efficace des expirations dans le transport de marchandises sont depuis longtemps un quotidien dans les grandes entreprises de transport routier. Le lien de la technologie de radio mobile (GSM) et de la navigation par satellite (GPS) fait craindre une utilisation encore plus intensive de ce mode de transport aux dépens du rail.

Comment la situation sur le rail se présente-t-elle en revanche ?

Le transport ferroviaire offre des conditions idéales pour la poursuite et la surveillance du déroulement du transport sur la base de sa contrainte à une voie alléguée. La transmission d'informations au-delà des frontières nationales est cependant encore insuffisante puisque des systèmes d'information de véhicule nationaux sont loin d'être coordonnés. La poursuite de transports transfrontaliers est ainsi pratiquement impossible.

Dans une enquête de ses associations membres, mise en œuvre en 1998 par l'UIP, des manques d'informations sont déplorés en ce qui concerne les emplacements des wagons, les temps d'arrêt et des retards pour le destinataire d'un envoi. De plus en plus, les clients ne sont plus satisfaits de recevoir moins d'informations que pour un transport par route.

Le nouveau directeur "Trafic terrestre" de la Direction Générale de l'UE "Transport et énergie", Heinz Hilbrecht, a informé en juin de cette année lors de l'assemblée annuelle de l'association allemande de wagons-P que la Commission Européenne a effectué il y a un an et demi une étude sur l'échange d'informations dans le trafic ferroviaire de marchandises transfrontalier. On a constaté que, dans

certains cas, en Allemagne, on ne sait qu'un train de marchandises en provenance du Danemark arrive, que si on peut l'entendre. Les informations sur des trains de marchandises sont certes informatisées en France et en Allemagne, elles doivent toutefois être imprimées à l'échange d'informations et présentées à la main à la frontière, selon lequel ils sont de nouveau suggérés dans les ordinateurs respectifs.

D'autre part, nous ne méconnaissons pas les efforts de différentes entreprises ferroviaires européennes pour développer des systèmes télématiques dans le secteur logistique, dans le secteur de la sécurité du produit et durant le transport ainsi que pour la gestion de cas d'urgence. Seulement, nous n'avons pas l'impression que cela arrive sous forme coordonnée et surtout compte tenu de l'interopérabilité européenne.

Selon nous, l'utilisation de la télématique dans le transport de marchandises en Europe doit se baser sur une répartition claire des tâches et des rôles entre la politique, les modes de transport, l'industrie et les prestataires de services. C'est pourquoi je me réjouis qu'aujourd'hui des représentants de tous les domaines soient présents.

- *planification, organisation et utilisation de systèmes télématiques et de services sont prioritairement des tâches d'économie privée.* Ici, nous sommes demandés comme titulaires de wagons-P avec les entreprises ferroviaires. C'est pourquoi l'UIP a déclaré comme tâche prioritaire l'application de la télématique dans le trafic ferroviaire de marchandises et a demandé aux associations nationales et aux experts d'y travailler fermement.

Minimierung der Leerfahrten und wirksame Gestaltung der Abläufe im Gütertransport sind längst Alltag bei den großen Straßentransportunternehmen. Die Verknüpfung von Mobilfunktechnologie (GSM) und Satellitennavigation (GPS) lässt eine noch intensivere Nutzung dieses Verkehrsträgers auf Kosten der Schiene befürchten.

Wie stellt sich demgegenüber die Situation auf der Schiene dar?

Der Schienenverkehr bietet aufgrund seiner Gebundenheit an einen vorgegebenen Fahrweg an und für sich ideale Voraussetzungen für die Verfolgung und Überwachung des Transportablaufs. Die Informationsweitergabe über die nationalen Grenzen ist jedoch immer noch unzulänglich, da nationale Fahrzeuginformationssysteme weit davon entfernt sind, aufeinander abgestimmt zu sein. Die Verfolgung grenzüberschreitender Transporte ist damit praktisch unmöglich.

In einer von der UIP 1998 durchgeführten Befragung ihrer Mitgliedsverbände werden übereinstimmend Informationsdefizite hinsichtlich Standorte der Wagen, Wagenstellzeiten und Verspätungen für den Empfänger einer Sendung beklagt. Zunehmend geben sich die Kunden nicht mehr damit zufrieden, weniger Informationen als bei einem Transport per Straße zu erhalten.

Der Direktor "Landverkehr" der EU-Generaldirektion "Verkehr und Energie", Heinz Hilbrecht, hat auf der Jahresversammlung des deutschen P-Wagenverbandes im Juni dieses Jahres berichtet, dass die EU-Kommission vor eineinhalb Jahren eine Studie über den Informationsaustausch im grenzüberschreitenden Schienengüterverkehr durchgeführt hat. Dabei wurde festgestellt, dass man in manchen

Fällen in Deutschland erst weiß, dass ein Güterzug aus Dänemark ankommt, wenn man ihn hören kann. Die Informationen über Güterzüge sind in Frankreich und Deutschland zwar computerisiert, zum Informationsaustausch müssen sie jedoch ausgedruckt und an der Grenze von Hand überreicht werden, wonach sie erneut in die jeweiligen Computer eingegeben werden.

Andererseits verkennen wir nicht die Bemühungen einzelner europäischer Bahnunternehmen, Telematiksysteme im logistischen Bereich, im Bereich der Produkt- und Laufsicherheit sowie für Notfallmanagement zu entwickeln. Nur haben wir nicht den Eindruck, dass dies in einer koordinierten Form und unter Berücksichtigung der europäischen Interoperabilität geschieht.

Unserer Auffassung nach muss die Nutzung der Telematik im europäischen Schienengüterverkehr auf einer klaren Rollen- und Aufgabenverteilung zwischen Politik, Verkehrsträgern, Industrie und Dienstleistern basieren. Ich freue mich daher, dass heute Vertreter all dieser Bereiche anwesend sind.

- *Planung, Organisation und Betrieb von Telematiksystemen und -diensten sind vorrangig privatwirtschaftliche Aufgaben.* Hier sind wir als P-Wageneinsteller zusammen mit den Bahnunternehmen gefordert. Die UIP hat daher die Anwendung der Telematik im Schienengüterverkehr zur vordringlichen Aufgabe erklärt und nationale Verbände und Experten zur vertieften Arbeit aufgefordert.

Deux priorités sont au premier plan :

– *l'amélioration de la sécurité*

Cela comprend d'abord la sécurité du parcours du wagon. L'exemple le plus connu est l'application des détecteurs de déraillement qui doivent réduire le risque émanant du déraillement d'un wagon. Mais nous voulons aussi augmenter la sécurité de produit par la surveillance des réceptifs et d'un chargement avec des sondes appropriées.

– *l'amélioration de la logistique*

L'application de la télématique doit livrer ici les informations qu'exigent nos clients en ce qui concerne les emplacements des wagons et en ce qui concerne les temps de transport. À l'aide des programmes utilisés et des équipements, nous devons être en mesure d'évoquer de manière variable les besoins des clients et des titulaires.

Il est tout à fait important – on ne peut pas le souligner assez souvent – que l'introduction des systèmes entre les réseaux et les titulaires de wagons-P soit coordonnée pour arriver à des systèmes compatibles. Il n'est sûrement pas logique, par exemple, que les titulaires de wagons utilisent des systèmes GPS et que les réseaux introduisent des procédures à l'aide de réseaux câblés.

- *Sur la base de la concurrence à l'échelle européenne* qui doit être libérée de toutes les contraintes protectionnistes nationa-

les, *l'industrie doit développer les terminaux qui permettent à l'utilisateur le choix individuel des services souhaités.*

- *La tâche de l'UE et des pays membres, c'est de créer les conditions générales nécessaires.* La définition des exigences en matière d'application des systèmes télématiques en fait partie ; la création d'une base de données importante et uniforme et surtout *la compatibilité des systèmes* qui devraient être normalisés au niveau international. Nous attendons la création de standards minima uniformes européens compte tenu de composantes plus variables.

Ici, l'accord de principe du dernier Conseil des Ministres des Transports de l'UE sur la proposition de directive de la Commission Européenne concernant l'interopérabilité du système ferroviaire transeuropéen conventionnel sera sûrement utile. Une des priorités de cette directive sera l'élaboration de la spécification technique pour l'interopérabilité (ce que l'on appelle TSI) en ce qui concerne l'application de la télématique dans le trafic ferroviaire de marchandises. Nous considérons que les travaux correspondants commenceront – *avec la participation de l'UIP* – encore cette année.

Ainsi je clôture et vous souhaite beaucoup de succès pour le restant de ce workshop.

Zwei Schwerpunkte stehen dabei im Vordergrund:

– *die Verbesserung der Sicherheit*

Dies schließt zunächst die Laufsicherheit des Wagens ein. Ein bekanntes Beispiel ist der Einsatz von Entgleisungsdetektoren, die das Risiko, das von der Entgleisung eines Güterwagens ausgeht, verringern sollen. Aber wir wollen auch die Produktsicherheit durch Überwachung von Behälter und Ladung mit geeigneten Sensoren erhöhen.

– *die Verbesserung der Logistik*

Der Einsatz der Telematik muss hier die Informationen liefern, die unsere Kunden hinsichtlich der Standorte der Wagen und hinsichtlich der Transportzeiten fordern. Mit Hilfe der eingesetzten Programme und Geräte müssen wir in der Lage sein, variabel auf die Bedürfnisse der Kunden und Einsteller einzugehen.

Ganz wichtig ist – dies kann man nicht oft genug betonen –, dass die Einführung der Systeme zwischen Bahnen und P-Wagen-Einstellern koordiniert wird, um zu kompatiblen Systemen zu gelangen. Es ist sicher nicht sinnvoll, wenn zum Beispiel die Wageneinsteller GPS-gestützte Systeme nutzen und die Bahnen Systeme auf Basis von Kabelnetzen einführen.

- *Auf der Grundlage von europaweitem Wettbewerb, der von allen protektionistischen*

nationalen Zwängen befreit sein muss, hat die Industrie die Endgeräte zu entwickeln, die dem Nutzer die individuelle Wahl der gewünschten Dienste ermöglicht.

- *Aufgabe der EU und der Mitgliedsländer ist es, die erforderlichen Rahmenbedingungen zu schaffen. Dazu gehört die Definition von Anforderungen an den Einsatz von Telematiksystemen; die Schaffung einer umfassenden und einheitlichen Datengrundlage und vor allem die Kompatibilität der Systeme, die international standardisiert werden sollten. Wir erwarten die Schaffung einheitlicher europäischer Mindeststandards unter Berücksichtigung variabler Komponenten.*

Hier wird sicherlich die grundsätzliche Einigung des letzten EU-Verkehrsministerats über den Richtlinienvorschlag der EU-Kommission zur Interoperabilität des konventionellen transeuropäischen Bahnsystems hilfreich sein. Eine der Prioritäten dieser Richtlinie wird die Erarbeitung von technischen Spezifikationen zur Interoperabilität (so genannte TSI) hinsichtlich der Anwendung der Telematik im Schienengüterverkehr sein. Wir gehen davon aus, dass die entsprechenden Arbeiten – *unter Beteiligung der UIP* – noch dieses Jahr beginnen werden.

Damit schließe ich und wünsche Ihnen für den weiteren Verlauf des Workshops viel Erfolg.

Comptes de résultats

Annexe I

	1999	2000
	EURO	EURO
I. Recettes		
1. Cotisations	324 046,81	316 460,50
2. Autres recettes	774,83	4 345,85
3. Intérêts perçus	1 064,45	168,44
Totaux	325 886,09	320 974,79
II. Dépenses		
1. Hambourg	12 286,84	
2. Bruxelles	318 347,80	309 611,67
Totaux	330 634,64	309 611,67
Résultat de l'exercice	- 4 748,55	11 363,12

Bilan

	1999	2000
	EURO	EURO
I. Actif		
Valeurs disponibles		
1. Banque	52 135,42	79 485,69
2. Caisse	17,10	0,97
3. Intérêts / créances	251,92	
Totaux	52 404,44	79 486,66
II. Passif		
1. Capital (avoirs au 01.10.1998)		112 567,98
2. Résultats reportés	46 350,06	- 54 854,40
3. Dettes	6 054,38	21 773,08
Totaux	52 404,44	79 486,66
Résultat de l'exercice	52 404,44	79 486,66

31.12.2000

Abschluss

Anlage I

	1999	2000
	EURO	EURO
I. Einnahmen		
1. Beiträge	324 046,81	316 460,50
2. Verkauf, Diverses	774,83	4 345,85
3. Zinsen	1 064,45	168,44
Gesamt	325 886,09	320 974,79
II. Ausgaben		
1. Hamburg	12 286,84	
2. Brüssel	318 347,80	309 611,67
Gesamt	330 634,64	309 611,67
Ergebnis des Geschäftsjahres	- 4 748,55	11 363,12

Bilanz

	1999	2000
	EURO	EURO
I. Aktiva		
Verfügbare Werte		
1. Bank	52 135,42	79 485,69
2. Barkasse	17,10	0,97
3. Zinsen / Forderungen	251,92	
Gesamt	52 404,44	79 486,66
II. Passiva		
1. Kapital (Guthaben per 01.10.1998)		112 567,98
2. Übertragenes Ergebnis	46 350,06	- 54 854,40
3. Verbindlichkeiten	6 054,38	21 773,08
Gesamt	52 404,44	79 486,66
Ergebnis des Geschäftsjahres	52 404,44	79 486,66

31.12.2000

Wolf D. Gehrman
Generalsekretär

à l'intention de l'Assemblée Générale de l'Union Internationale des Wagons Privés.

En notre qualité de Commissaires aux comptes et en tant que Vérificateurs de l'UIP, désignés par l'Assemblée Générale du 22 septembre 2000 à Venise, nous avons examiné les comptes de l'UIP pour l'exercice 2000 de l'Union Internationale des Wagons Privés à la suite de quoi nous avons établi le présent rapport.

Sur la base des pièces justificatives, nous avons contrôlé toutes les recettes et toutes les dépenses qui sont régulièrement comptabilisées sur ordinateur et les avons soumises, dans la mesure du possible, à un contrôle matériel.

L'exercice 2000 se conclut avec un excédent de recettes d'EURO 11 363,12. Ce montant est à ajouter au capital propre de l'UIP d'EURO 46 350,06.

Voici le détail des recettes et des dépenses :

	Dépenses EURO	Recettes EURO
Cotisations des membres		316 460,50
Intérêts		168,44
Autres recettes		4 345,85
Secrétariat général Bruxelles	309 611,67	
Excédent de recettes au 31.12.2000	11 363,12	
	320 974,79	320 974,79

Nous avons constaté que la comptabilité est tenue avec exactitude.

Nous vous proposons d'approuver les comptes de l'exercice 2000 et de donner décharge à l'administration gérante.

Winterthur / Anvers, en mai 2001

Les Commissaires aux comptes :
signé Dr. Werner Maag signé Alain Margerin

zuhanden der Generalversammlung der Internationalen Privatgüterwagen-Union.

Als Rechnungsrevisoren und als Revisoren der UIP, bestellt von der Generalversammlung am 22. September 2000 in Venedig, haben wir die Rechnung für das Geschäftsjahr 2000 der Internationalen Privatgüterwagen-Union geprüft. Wir erstatten hiermit wie folgt

Bericht

Aufgrund der Belege haben wir sämtliche Einnahmen- und Ausgabenposten der per elektronischer Buchhaltung ordnungsgemäß geführten Journale kontrolliert und sie, soweit möglich, einer materiellen Prüfung unterzogen.

Das Geschäftsjahr 2000 schließt mit einem Überschuss von EURO 11 363,12 ab. Dieser Betrag ist dem Eigenkapital der UIP von EURO 46 350,06 hinzuzufügen.

Nachstehend die einzelnen Einnahmen- und Ausgabenposten:

	Ausgaben EURO	Einnahmen EURO
Mitgliederbeiträge		316 460,50
Zinsen		168,44
Sonstige Einnahmen		4 345,85
Generalsekretariat Brüssel	309 611,67	
Einnahmen-Überschuss per 31.12.2000	11 363,12	
	320 974,79	320 974,79

Wir stellen fest, dass die Buchhaltung sorgfältig geführt ist.

Wir beantragen die Genehmigung der Rechnung für das Geschäftsjahr 2000 unter Decharge-Erteilung an die Geschäftsführung.

Winterthur / Antwerpen, im Mai 2001

Die Revisoren:

gez. Dr. Werner Maag

gez. Alain Margerin

Liste des membres / Mitgliederverzeichnis

Annexe III / Anlage III

	Téléphone / Téléfax Telefon / Telefax E-mail	Nombre de wagons-P Anzahl P-Wagen
Allemagne / Deutschland Vereinigung der Privatgüterwagen-Interessenten VPI Hochallee 60, D - 20149 Hamburg	(+49) 40 - 450 50 86 (+49) 40 - 450 50 90 vpihamburg@t-online.de	50 485
Autriche / Österreich Verband der Privatgüterwagen-Interessenten VPI Kunigundbergstraße 40, A - 2380 Perchtoldsdorf	(+43) 1 - 865 66 85 (+43) 1 - 865 66 8591 kesselwagen@kvg.at	3 879
Belgique / Belgien LOMATFER – Union Professionnelle des Loueurs de Matériel de Chemin de Fer 46, Avenue Herrmann-Debroux, B - 1160 Bruxelles	(+32) 2 663 75 76 (+32) 2 663 75 50 a.margerin@brambles-rail.com	1 853
Bulgarie / Bulgarien BPW – Balkan Private Wagons Association c/o EASTRA Ltd. 105, Arsenalski Bulvd., BG - 1421 Sofia	(+359) 2 - 963 13 30 (+359) 2 - 665 558 eastra@geobiz.net	960
Espagne / Spanien FAPROVE – Fomento de Asociaciones de Propietarios y Operadores de Vagones de España Alberto Alcocer, 46-6°B, E - 28016 Madrid	(+34) 91 458 60 34 (+34) 91 458 87 57 faprove@teleline.es	6 598
France / Frankreich Association Française des Wagons de Particuliers "Le Stratège" – 172, rue de la République F - 92817 Puteaux Cedex	(+33) 1 - 49 07 25 20 (+33) 1 - 49 07 25 21 Webmaster@afwp.asso.fr	42 975
Grande-Bretagne / Großbritannien Private Wagon Federation Intl. Section, "Homelea", Westland Green, Little Hadham, GB - Herts SG11 2AG	(+44) 1279 - 843 487 (+44) 1279 - 842 394 GeoffPI@genie.co.uk	3 796
Italie / Italien ASSOFERR – Associazione Operatori Ferroviari Via Cicognara 7, I - 20129 Milano	(+39) 02 - 903 720 21 (+39) 02 - 903 720 20 assoferr@iol.it	4 213
Pays-Bas / Niederlande NVPK Nederlandse Vereniging Particuliere Goederenwagens Postbus 284, NL - 3190 AA Hoogvliet Rotterdam	(+31) 10 231 0231 (+31) 10 231 0239 NVPK@trimodal-europe.nl	2 031
Pologne / Polen Izba Gospodarcza Transportu Ladowego ul. Twarda 30, PL - 00-831 Warszawa	(+48) 22 - 697 91 16 (+48) 22 - 697 93 12 igt@decyst.com.pl	7 123
République de Slovaquie / Slowakische Republik ZVKV Združenie vlastníkov a prevádzkovateľov súkromných koľajových vozidiel Stúrovo Námestie 5, SK - 911 01 Trenčín	(+421) 32 - 7442 102 (+421) 32 - 7442 102 galko@zvkv.sk	3 064
Suède / Schweden Svenska Privattvagnföreningen Kolbäcksgatan 4, SE - 216 20 Malmö	(+46) 40 - 13 02 02 (+46) 40 - 13 02 02 info@privattvagnar.com	3 862
Suisse / Schweiz Verband Schweiz. Anschlussgeleise- und Privatgüterwagen- Besitzer VAP, Postfach, CH - 8142 Uitikon/Zürich	(+41) 1 - 491 15 95 (+41) 1 - 491 28 80 furrer.vap@bluewin.ch	5 565
République Tchèque / Tschechische Republik SPV – Sdružení majitelů a provozovatelů soukromých železničních vozů, Perucká 7, CZ - 121 44 Praha 2	(+420) 2 - 691 08 37 (+420) 2 - 691 08 37 spv@telecom.cz	7 162

Total des wagons-P affiliés à l'UIP au 1^{er} janvier 2000

143 566

Summe der P-Wagen, die der UIP per 1. Januar 2000 angeschlossen sind

Assemblées générales / Generalversammlungen

			Président Präsident	Secrétaire Général Generalsekretär
1950	Attisholz	17/18 avril	U. Sieber	W. Kesselring
1951	Attisholz	16 avril	U. Sieber	W. Kesselring
1952	Venise	17 avril		
1953	Carcassonne	28 mai	A. Doucet	W. Kesselring
1954	Bruxelles	15 juin		
1955	Innsbruck	30 juin		
1956	Munich	11 mai	J. Stoclet	W. Kesselring
1957	Rapallo	17 avril		
1958	Lugano	28 mai		
1959	Blois	22 mai	W. Körfggen	W. Kesselring
1960	Vienne	9 juin		
1961	Bruxelles	25 mai		E.-J. Fert
1962	Madrid	18 mai	M. Rassini	E.-J. Fert
1963	Rotterdam	6 juin		
1964	Lausanne	29 mai		
1965	Munich	2 sept.	G. Lagardelle	E.-J. Fert
1966	Mogliano Veneto	7 juin		
1967	Stockholm	17 mai		
1968	Nice	24 juin	R. de Garnica	E.-J. Fert
1969	Vienne	6 juin		
1970	Knokke Zoute	5 juin		
1971	La Haye	3 juin	W. Körfggen	E.-J. Fert
1972	Londres	15 juin		
1973	Madrid	17 mai		
1974	Hambourg	6 juin	J. de Bruyn	E.-J. Fert
1975	Lucerne	12 juin		
1976	Stockholm	17 juin		
1977	Ischia	31 mai	L. Davies	W. Suter
1978	Monte-Carlo	15 juin		
1979	Salzbourg	21 juin		
1980	Liège	19 juin	J.M.B. Gotch	W. Suter
1981	Zurich	5 juin		
1982	Amsterdam	4 juin		
1983	Leeds Castle (Maidstone)	23 juin	Ch. Schlegel	W. Suter
1984	Düsseldorf	22 juin		
1985	Benalmadena Costa (Malaga)	19 sept.		
1986	Stockholm	27 juin	H. Matthies	W. Suter
1987	Berlin	15 juin		
1988	Salzbourg	16 juin		
1989	Santa Margherita Ligure	21 sept.	J.F. Weerts	W. Suter
1990	Amsterdam	14 juin		
1991	Bruxelles	27 sept.		R. Janssen
1992	Cannes	1 ^{er} oct.	G. Amblot	R. Janssen
1993	Lugano	14 sept.		
1994	Madrid	21 sept.		
1995	Knokke	20 sept.	J.F. Weerts	R. Janssen
1996	Stockholm	5 sept.		
1997	Prag	4 sept.		
1998	Baden-Baden	1 ^{er} oct.	H. Sikora	W. Gehrmann
1999	Herfordshire	24 sept.		
2000	Venise	22 sept.		