



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

2001 ■

52^e Rapport de Gestion

52. Geschäftsbericht

52nd Annual Report



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

2001[■]

52^e Rapport de Gestion

52. Geschäftsbericht

52nd Annual Report

Table des matières / Inhaltsverzeichnis / Contents

I.	Le mot du Président	4
	Vorwort des Präsidenten	18
	President's preamble	33
II.	Rapport des activités de l'UIP	6
	Bericht über die Arbeit der UIP	21
	Report about UIP activities	35
III.	La vie interne de l'UIP	10
	Das interne Leben der UIP	25
	The internal life of UIP	39
IV.	Discours de Loyola de Palacio, Vice-Présidente de la Commission Européenne, lors du Congrès UIP le 5 octobre 2001 à Séville	12
	« Les wagons P et l'Avenir du Fret Ferroviaire »	
	Rede von Loyola de Palacio, Vizepräsidentin der Europäischen Kommission anlässlich des UIP-Kongresses am 5. Oktober 2001 in Sevilla	27
	„P-Wagen und die Zukunft des Schienengüterverkehrs“	
	Presentation by Loyola de Palacio, Vice-President of the European Commission at the UIP Congress on October 5 th 2001 in Seville	41
	“P-Wagons and the Future of Rail Freight”	
Annexe I	Comptes de résultats et bilan	
Anlage I	Abschluss und Bilanz	46-47
Appendix I	Results and balance sheet	
Annexe II	Rapport des Commissaires aux comptes	
Anlage II	Revisorenbericht	48-49
Appendix II	Auditors' report	
Annexe III	Liste des membres	
Anlage III	Mitgliederverzeichnis	50
Appendix III	Members' list	

Gestion de l'UIP / Führung der UIP / Management of UIP

Comité Directeur / Direktionskomitee / Directors' Committee

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

Per-Anders Benthin (Sverige), Jordan Chalev (Bulgaria), Emilio Fernández Fernández (España), Ireneusz Gójski (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 / Honorary title

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

Comité de Gérance / Geschäftsführender Ausschuss / Management Committee

■	Président :	Heinrich Sikora
	Vice-présidents :	Gérard Amblot, Gernot Schwayer
	Président de la Commission UIP :	Hervé Thoumyre
	Secrétaire Général :	Wolf D. Gehrmann
	Membres :	Michael Harvey, Emilio Fernández Fernández

Commission UIP / UIP-Kommission / UIP Commission

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

Jordan Chalev, Emmanuel Cossic, Werner Hauch, François Lacour, Alain Margerin, Alberto Lopez Ribe, Claude Piana, Geoffrey G. Pratt, Luciano Rampinelli, Gerhard Holger Runkel, Manfred Schubert, André Suter, Henning Traumann

Secrétariat Général / Generalsekretariat / General Secretariat

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

Au cours de l'année 2001, l'UIP a accompli un effort exceptionnel en vue de proposer des idées et des recommandations dans le cadre du processus de restructuration du chemin de fer européen, tout en s'attellant par ailleurs avec succès à la défense des intérêts de ses membres dans des domaines concrets relevant de ses relations avec les entreprises ferroviaires publiques.

La libéralisation du chemin de fer, menée sous l'impulsion de l'Union Européenne, est en train de modifier rapidement les relations existantes entre les propriétaires de wagons particuliers et les entreprises ferroviaires, tout en changeant la structure existante des responsabilités.

C'est la raison pour laquelle les membres de l'UIP ont joué un rôle important en participant à des groupes de travail, commissions et réunions d'information, afin de définir les points de vue des membres, de poser ainsi un diagnostic précis de la situation actuelle et de participer à l'élaboration de solutions futures. Celles-ci permettront aux entreprises propriétaires de wagons privés de rester parmi les principaux organes moteurs qui encouragent la restauration du marché du transport des marchandises par chemin de fer.

Sur ce terrain, l'UIP par le biais de son Secrétaire Général maintient des relations étroites et fructueuses avec la DG Energie et Transports.

L'obstacle majeur empêchant la reprise de parts de marché du fret ferroviaire est la qualité lamentable du service et le manque de fiabilité y afférent.

Les entreprises ferroviaires publiques donnent la priorité au transport des voyageurs. Le transport des marchandises ne peut se faire que pendant les plages horaires restées libres et avec la traction disponible après satisfaction des besoins en matière de transport des voyageurs et, dans ces conditions, la qualité du service est inacceptable dans la majorité des cas.

Le problème de l'immigration illégale entre la France et la Grande-Bretagne par l'utilisation des trains de marchandises traversant l'Eurotunnel mérite une mention spéciale. Cette situation a réduit

de moitié le volume des transports au cours du second semestre de l'année, et en plusieurs occasions a supprimé totalement le trafic. Une solution technique, assurant une meilleure protection du terminal ferroviaire de Frethune géré par la SNCF, est urgente, de même qu'une solution politique appartenant aux gouvernements de France et du Royaume-Uni.

L'UIP a attiré l'attention sur les conséquences que provoque ce problème dans le transport des marchandises et les membres concernés ont entretenu des contacts étroits avec les entreprises ferroviaires afin de diminuer les répercussions d'un service déficient à leurs clients.

De surcroît, la politique des prix pour la traction et l'utilisation des voies est basée sur certaines structures des coûts et n'est pas toujours en adéquation avec ceux que le transport des marchandises génère ni avec ceux qui s'imposent.

Au cours de l'exercice 2001, ni le volume de marchandises en tonnes-kilomètres ni le nombre de wagons du parc privés n'ont augmenté. La raison principale en est le service ferroviaire déficient, auquel il faut ajouter cette année une forte pression des entreprises ferroviaires cherchant à augmenter les prix de la traction et de l'utilisation des voies.

La situation a été aggravée par un ralentissement économique qui s'est manifesté clairement sur tout le continent à partir du second semestre ; ces conditions se sont détériorées définitivement après l'attentat terroriste brutal du 11 septembre contre les tours jumelles de New York et le Pentagone à Washington.

À court terme, les propriétaires de wagons privés, directement et au travers de leurs associations nationales, collaborent avec les entreprises ferroviaires publiques afin d'améliorer le service et d'éviter qu'une politique de prix à la hausse conjuguée à un service de mauvaise qualité ne provoque une plus forte chute des parts de marché que le chemin de fer européen détient aujourd'hui dans le transport des marchandises.

À moyen terme, la libéralisation de 50 000 kilomètres de voies pour le trafic international des marchandises à partir de mars 2003 provoquera une

concurrence entre les opérateurs de traction, ce qui assurera une meilleure gestion, fondée sur des critères économiques, et améliorera ainsi la fiabilité du service ferroviaire, et ce, à des coûts compétitifs.

À long terme, une décision finale sur le Système Global de Navigation Satellite GALILEO contribuera grandement à l'amélioration de l'efficacité du transport en général, y compris pour le transport sur rail, de sorte que l'UIP est très favorable à son application.

Dans la défense des intérêts de ses membres concernant les domaines communs avec les entreprises ferroviaires publiques, il y a lieu de souligner le dépôt, à Bruxelles, dès 2000, d'une plainte formelle en raison de la discrimination que les prix de traction des wagons vides généraient entre les wagons privés et ceux qui étaient la propriété de réseaux.

Au cours de l'année dont nous vous entretenons, des négociations se sont poursuivies entre les associations nationales et les entreprises ferroviaires publiques pour trouver une solution à chaque cas présenté, conformément aux recommandations de Prague. Les progrès obtenus au fil des mois font penser que ce problème de discrimination des prix sera résolu à brève échéance dans tous les pays pour le trafic national. En ce qui concerne le trafic international, aucune solution n'a pu être trouvée en 2001.

Un autre domaine qui présente un grand intérêt est l'accord obtenu en matière de garanties, auquel ont été consacrées de nombreuses heures de travail tant de la part des représentants de l'UIP que de l'UIC. Pour cette question, nous continuerons à chercher une solution satisfaisante adaptée aux nouvelles dispositions relatives au chemin de fer européen, issues du processus de libéralisation.

En outre, les efforts quant à l'amélioration de la qualité du service dans le domaine du transport de fret se sont poursuivis. L'association française AFWP a élaboré un modèle permettant de surveiller la performance du service au niveau national.

À la fin de l'année, les experts de l'UIP ont entamé leur travail en vue de l'harmonisation du

secteur ferroviaire conventionnel dans le cadre de plusieurs groupes de travail de l'Association Européenne pour l'Interopérabilité (AEIF).

Deux manifestations ont marqué cette année, l'Assemblée générale et le Congrès de Séville, tenus du 4 au 6 octobre.

Lors de cette assemblée, M. Heinrich Sikora, qui a su diriger l'organisation avec succès et atteindre les objectifs fixés, a quitté la présidence après trois années à la tête de l'UIP. Un nouveau Comité directeur et Comité de gérance ont été proposés et élus ensuite. Le président nommé a exposé les objectifs de l'UIP pour la prochaine période.

Mme Loyola de Palacio, vice-présidente de la Commission Européenne et Commissaire de l'Energie et des Transports, M. Francisco Alvarez Cascos, ministre des Travaux publics au sein du gouvernement espagnol, M. Miguel Corsini, président de l'UIC et président de la RENFE ainsi que M. Franco Castagnetti, président du F & L et responsable des Achats et de la Logistique chez Polimeri Europa, ont pris la parole au cours du Congrès.

Tous ont souligné l'importance des chemins de fer dans la perspective d'une croissance durable en Europe et la nécessité urgente de restructurer ce secteur ; de même, ils ont insisté sur le rôle majeur que les membres de l'UIP doivent jouer dans l'avenir.

Les groupes de travail du Congrès sont parvenus à des conclusions intéressantes sur les questions qui préoccupent les opérateurs ferroviaires et leurs clients, questions dont les solutions amélioreront la situation de tous.

L'UIP et ses membres continueront d'apporter leur collaboration aux entreprises ferroviaires, aux autorités communautaires et nationales, afin d'améliorer les conditions du mode de transport ferroviaire ; c'est une nécessité si l'on veut améliorer la compétitivité européenne et, par-là même, la rentabilité du transport par wagon privé.

Le Président :
Emilio Fernández Fernández

II. Rapport des activités de l'UIP

Introduction

Au cours de l'année 2001, le poids de la politique de libéralisation de l'UE a continué d'agir sur le travail de l'UIP. L'UIP fut mandatée non seulement pour prendre position, mais aussi pour participer activement au processus de libéralisation par la contribution de ses propres idées.

Deux thèmes suscitent un intérêt particulier pour l'UIP : la télématique et la maintenance. À ces thèmes s'ajoutent les points essentiels des travaux au sujet de l'« interopérabilité du système ferroviaire conventionnel », ce qui a nécessité une plus grande intervention de la part des experts de l'UIP dans plusieurs groupes de travail concernés par les directives de l'UE.

En outre, la volonté de l'UE de réformer les chemins de fer européens en unités répondant aux besoins du marché a commencé à prendre une réelle influence sur les relations entre l'EF et les utilisateurs.

Ces relations se compliquent avec l'affaiblissement des structures traditionnelles des chemins de fer. Des solutions unanimes, valables au sein de l'UIP, sont rendues difficiles en raison du ramollissement de la solidarité entre les EF, la concurrence débutante et l'apparition de nouveaux participants dans le marché.

Concernant les transports à vide, les « recommandations de Prague » d'octobre 2000 ont permis l'élaboration de solutions nationales au cours de l'année 2001, solutions qui ont été estimées satisfaisantes par les utilisateurs. Par contre, les problèmes résultant des transports internationaux à vide n'ont pas pu être résolus. C'est pourquoi l'UIP, au cours de l'année, a élaboré des principes de base pour le traitement des transports à vide, principes qui visent à aboutir à un traitement équitable des wagons réseau et des wagons P.

À la fin de l'année dernière, un autre problème est apparu en ce qui concerne la nouvelle réglementation des relations EF/utilisateurs suite à l'annonce faite par quelques EF de remettre en cause la convention de responsabilité de la fiche 433 entre les EF et les utilisateurs.

Union Européenne

En 2001, l'UIP a continué à consolider sa position à Bruxelles. Des éléments positifs furent :

Le congrès UIP à Séville (octobre 2001), au cours duquel la Commissaire Européenne pour l'énergie et le transport, Loyola de Palacio, a pris position, lors de son discours d'introduction, pour les utilisateurs et a ainsi renforcé la position internationale des utilisateurs de wagons P.

Les contacts de travail avec les services de la DG « Transport » se révélèrent utiles pour inclure les positions prises par l'UIP dans les directives de l'UE, notamment dans les secteurs « interopérabilité » et « sécurité ».

Les positions prises par l'UIP en ce qui concerne les questions d'actualité de la politique de l'UE mettent en évidence les opinions et les possibilités concrètes.

Dans le cadre de la directive sur l'interopérabilité, des travaux importants d'harmonisation ont débuté en automne 2001 avec la participation d'experts de l'UIP. Comme cela a été fait précédemment pour les trains à grande vitesse, la Commission de l'UE a maintenant chargé l'association européenne pour l'interopérabilité dans le secteur ferroviaire (AEIF) d'élaborer les spécifications techniques (TSI) pour le secteur du rail conventionnel.

L'UIP fut invitée par l'UE à participer de façon active à l'élaboration des TSI, et ce dans les domaines « matériel roulant et maintenance », « bruit » et « application de la télématique ».

En mars 2001, l'UIP a introduit une plainte officielle auprès de la DG « Concurrence » à l'encontre des SJ et DSB en raison de la discrimination des wagons P par rapport aux wagons réseau pour la facturation des transports à vide. En octobre, cette plainte fut étendue aux FS.

L'année dernière, la Commission Européenne a renforcé ses efforts en vue d'obtenir la libéralisation escomptée du moins pour le transport ferroviaire d'ici l'année 2006.

Dans le Livre Blanc de l'UE en matière de la politique commune du transport, que la Commissaire de l'UE a présenté lors du congrès UIP, les besoins des utilisateurs sont pour la première fois mis au centre de la stratégie de l'UE. En total, 60 mesures proposées devraient contribuer à établir d'ici 2010 la quote-part de la route à son niveau de 1998.

Fin 2001, la Commission Européenne a présenté son deuxième « paquet ferroviaire » qui prévoit la création d'une agence ferroviaire européenne, l'application étendue de la directive « interopérabilité », n'existant jusqu'à présent que pour le trafic international, à tout le réseau ferroviaire. Est également prévue une nouvelle directive portant sur la sécurité qui règle les prescriptions de sécurité pour l'ensemble du système ferroviaire.

D'autres mesures annoncées concerneront principalement le niveau de la qualité du service dans le secteur du rail.

Commission UIP

La Commission UIP s'est réunie à deux reprises en 2001, en mars à Paris et en octobre à Brighton.

Pendant l'année, les trois Comités UIP ont poursuivi leur travail.

Comité « Infrastructure »

Les deux réunions du Comité se sont tenues à Paris, au siège de l'AFWP.

Au total, dix associations étaient représentées, la participation des présidents des autres Comités et de la Commission permettait d'établir les contacts utiles au sein de celle-ci.

Ce fut l'occasion de recevoir et d'échanger des informations sur la vie des associations et les travaux de l'UIP.

Cela concernait notamment l'évolution des contrats d'immatriculation dans leur partie technico-financière, les relations de chacun avec leurs administrations, et les difficultés d'évolution vers une harmonisation des règles sont régulièrement soulignées.

Par ailleurs, les points suivants ont été évoqués :

Travaux des Comités Techniques de l'UIC

Avec la réorganisation de la Commission « Technique et recherche » et les travaux sur l'attelage automatique, la détection des déraillements, l'homologation d'essieux à écartement variable, la surveillance du comportement des essieux, l'homologation de roues « basses contraintes », l'homologation de suspensions pour les wagons à deux essieux d'un empattement inférieur à 8 m, ainsi que les travaux relatifs aux semelles composites.

Evolutions technologiques

Les travaux connus, tels que le frein électronique, l'augmentation de la charge à l'essieu etc. ont été évoqués.

Travaux des GT UIC, suivis par des représentants de l'UIP

- GT Changement de voies
- GT Directives de chargement
- GT RIV, pièces de rechange

Travaux relatifs à l'interopérabilité

Ce fut l'occasion de faire le point sur les projets de l'Union Européenne sur l'interopérabilité, la sécurité ferroviaire, les deux étant liés, et la création d'une agence ferroviaire européenne.

Les représentants de l'UIP aux groupes de travail constitués pour élaborer les Spécifications

Techniques d'Interopérabilité faisaient part de l'avancement des travaux et des problèmes rencontrés, notamment pour la STI « Matériel roulant » où il faut bien identifier le matériel fret et sa maintenance, y compris la qualification des ateliers.

Les travaux menés par l'UIC dans le cadre de la nouvelle COTIF, ATMF/APTU, étaient également suivis.

Normalisation Européenne

Les travaux de normalisation européenne sont actuellement très importants, et notamment ceux du CENTC 256, Applications Ferroviaires. Le Comité s'efforçait d'identifier les projets qui nous concernent plus particulièrement et notait l'introduction de règles de maintenance.

Comité « Superstructure »

Le Comité « Superstructure » s'est réuni deux fois en 2001 dans les bureaux de EVA à Düsseldorf.

En plus des informations générales sur les instances de l'UIP, les sujets suivants ont été traités :

- normalisation dans le CENTC 256 et 296
- comité d'experts RID et réunion commune RID/ADR
- Commission UE - TPED.

Élaboration d'un formulaire uniforme pour la saisie de l'état interne et externe des wagons citernes (lors du début et de la fin de la location)

Les travaux arrivent à leur fin et les formulaires pourront alors être chargés à partir du Site Internet de l'UIP.

Marquages et certificats pour étanchéité

Après la constatation que la majorité refuse une prise en charge des marquages d'étanchéité selon « le type allemand » et que la méthode française (certificat d'étanchéité utilisée) soit plutôt favorisée, quelques formulaires-type ont également été élaborés. Grâce à ces formulaires, des expériences devront être faites avant de revenir sur le sujet.

Des expériences lors de l'introduction du « RID restructuré »

À ce sujet, l'UIP a participé à une séance d'information du CEFIC et elle a mis en œuvre elle-même deux propositions d'amendement du RID ayant comme objectif d'éliminer des manques dans le nouveau RID.

Reconnaissance mutuelle des experts

Quant à ce sujet bien connu, l'UIP a formulé une demande au Comité d'experts RID pour relancer ce thème dans la discussion. L'objectif de l'UIP d'une large reconnaissance mutuelle des experts selon le RID est préconisé à la majorité et déjà pratiqué par beaucoup d'états. Cependant, des règlements concertés sur le RID ne sont pas en vue.

Télématique

Un rapport sur l'état du développement technique dans le secteur de la télématique a été établi.

Transmission de la présidence du groupe de travail

Le Dr. Hauch/EVA, président de ce Comité, a pris congé des participants lors de la réunion de novembre et a transmis la présidence à Monsieur Rainer Kogelheide/KVG. Le Dr. Hauch prend sa retraite. L'UIP l'a remercié pour sa collaboration active et lui a souhaité une bonne continuation pour son avenir privé.

Comité « Questions juridiques »

En 2001, le comité « Questions juridiques » s'est réuni deux fois à Bruxelles.

Les débats avec les représentants de la Commission de l'UE sur l'interopérabilité, la sécurité ferroviaire et la qualité du service ont été le point d'orgue des deux réunions du comité juridique qui s'est réuni en assemblée constituante au début de l'année, sous la présidence du Secrétaire Général de l'UIP.

Ici aussi, l'interopérabilité a été un thème important, notamment parce que la Commission de l'UE, se fondant sur les documents de l'UIP relatifs à la « Libéralisation » et à la « Maintenance européenne », avait tenu compte de l'harmonisation de la maintenance et, parallèlement, de l'accréditation des ateliers dans ses travaux sur l'harmonisation menés dans le cadre de la directive « Interopérabilité ».

Outre les experts de l'UE, des représentants de la SNCB, dont le nouveau président de la Réunion Commune, Albert Counet (qui a remplacé Jacques Lagoutte dans ses fonctions en octobre) ont pris part aux débats sur les missions de la nouvelle agence ferroviaire européenne et la stratégie communautaire sur l'amélioration de la qualité du trafic ferroviaire.

À cette occasion, l'UIP a été invitée par les représentants de la Commission à collaborer de manière responsable aux mesures communautaires en vue de l'amélioration de la qualité des services.

Des débats animés ont également eu lieu sur d'autres thèmes importants, à savoir l'avenir de la fiche 433 et de l'accord en garantie.

Le Comité a acquis la conviction unanime que la situation créée par les nouvelles compagnies ferroviaires qui ne sont pas affiliées à l'UIC et

n'appliquent donc pas l'accord en garantie, ainsi que par le règlement dérogatoire de la nouvelle COTIF, oblige l'UIP à réagir.

Les débats ont été intensifs à propos d'un document interne établi à la demande du Comité de Gérance. Ce document propose des options visant à adapter les relations contractuelles entre titulaires et EF au nouveau contexte politique.

Autre thème important : le rapport entre les annexes techniques de la nouvelle COTIF et le droit communautaire. Les travaux d'harmonisation du trafic ferroviaire effectués tant dans le cadre de l'UE (STI dans le cadre de l'interopérabilité) que de la COTIF soulèvent la question des rapports entre les deux systèmes juridiques.

Une conférence organisée en décembre 2001 par l'OCTI a permis de conclure que les nouvelles annexes techniques devaient être conformes au droit communautaire. Fin 2001, l'UE a également fait part de son intention de rejoindre l'Organisation intergouvernementale pour les Transports Internationaux Ferroviaires OTIF, responsable de l'élaboration de la COTIF.

En mars 2001, un séminaire d'information sur la fiche 433 et l'accord en garantie a eu lieu avec l'UIC à Mayence.

En octobre, le Comité juridique de l'UIP a pris les commandes du Comité juridique commun UIC/UIP, qui se réunira désormais sous la présidence de l'UIP.

À la fin mai, le groupe de travail « Europe centrale », créé au sein de ce comité, a organisé un séminaire d'information sur le thème « Wagons privés » pour EF et titulaires de wagons P venus d'Europe centrale et sud-orientale. Ce fut l'occasion d'enregistrer la création de nouvelles associations de wagons P en Hongrie et en Roumanie.

III. La vie interne de l'UIP

Assemblée Générale

L'Assemblée générale a eu lieu le 4 octobre 2001 à Séville en Espagne.

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

- Le procès-verbal de l'Assemblée générale du 22 septembre 2000 à Venise a été adopté à l'unanimité.
- Le 51^{ème} Rapport de gestion – portant sur l'exercice 2000 – a été adopté.
- Les commissaires aux comptes ont présenté le rapport de 2000. L'Assemblée générale a remercié les commissaires aux comptes pour le travail effectué.
- L'Assemblée générale a approuvé les comptes et le bilan de 2000.
- 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 2002 comme suit :

□ 1 687,- cotisation de base annuelle par association membre et □ 204,50 par 100 wagons.

- L'Assemblée générale a confirmé pour l'exercice 2001 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 2001/2002 :

Allemagne	Monsieur Ch. Van Eeden
Autriche	Monsieur G. Schwyer
Belgique	Monsieur A. Margerin
Bulgarie	Monsieur I. 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 I. Gójski
Slovaquie	Monsieur J. Miklánek
Suède	Monsieur P.A. Benthin
Suisse	Monsieur A. Suter
République Tchèque	Monsieur M. Schubert

- Conformément aux statuts, le président actuel, Monsieur Heinrich Sikora, a cessé ses fonctions après trois ans de service. Monsieur Emilio Fernández Fernández a été élu pour lui succéder.
- Messieurs Gernot Schwyer et Gérard Amblot ont été élus vice-présidents.
- En 2002, l'Assemblée générale aura lieu le 27 septembre en Autriche. L'association autrichienne *Verband der Privatgüterwagen-Interessenten* se chargera de l'organisation.

Comité Directeur

En 2001, le Comité directeur de l'UIP s'est réuni le 8 mars à Zurich et le 4 octobre à Séville afin de préparer l'Assemblée générale et la constitution du Comité.

Comité de Gérance

Le Comité de gérance s'est réuni quatre fois. Les réunions ont eu lieu le 8 mars, le 7 mai et le 4 décembre à Zurich et le 4 octobre à Séville.

Commission

La Commission UIP s'est réunie deux fois en 2001 : le 13 mars et le 11 octobre. À l'ordre du jour les problèmes techniques importants des wagons P et la préparation des réunions communes UIC/UIP, réunions qui eurent lieu le 14 mars à Paris et le 12 octobre à Brighton, sur invitation de l'association britannique, PVVF.

Comités

Les trois principaux Comités de l'UIP se sont respectivement réunis deux fois par an :

- « Infrastructure » : les 15.3. et 23.11.2001 ;
- « Superstructure » : les 10.5. et 8.11.2001 ;
- « Questions juridiques » : les 23.4. et 7.12.2001.

Groupes d'étude

Les groupes d'étude de l'UIP se sont réunis selon les besoins (COTIF, transport à vide, questions de responsabilité, Europe centrale, groupes juridiques UIC/UIP).

Les experts de l'UIP participent en outre à plusieurs groupes de travail internationaux.

Séminaires d'information

Trois séminaires d'information, orientés vers les besoins des titulaires dans l'UE et dans l'Europe centrale et du sud-est, auront lieu dans le courant de l'année, conjointement avec l'UIC.

Pour le Comité directeur :

Le Président :
Emilio Fernández

Le Secrétaire Général :
Wolf D. Gehrmann

IV. Les wagons P et l'avenir du fret ferroviaire

Discours de la Vice-Présidente de la Commission Européenne, Loyola de Palacio, lors du Congrès de l'UIP le 5 octobre 2001 à Séville

Monsieur le Ministre,
Mesdames et Messieurs,

C'est avec grande satisfaction que je salue l'initiative qu'a prise l'UIP d'organiser cette conférence, soulignant ainsi le rôle important que jouent les propriétaires de wagons privés dans le regain de vitalité que l'on souhaite donner au secteur ferroviaire.

Les wagons privés représentent près d'un tiers du parc total de wagons en Europe, et pourtant ils assurent pratiquement la moitié du trafic. Cette information met en évidence le dynamisme des entreprises que vous représentez, cependant elle montre aussi que des améliorations importantes de la productivité de tout le secteur ferroviaire sont encore possibles.

Je suis bien consciente du fait que je m'adresse à des investisseurs.

Investir dans les équipements ferroviaires implique l'engagement de moyens financiers à long terme. Toutefois, le secteur ferroviaire se trouve dans une situation incertaine : d'un côté l'on perçoit une demande nette du marché, de l'autre on observe de graves problèmes de qualité et la survivance de nombreux archaïsmes qui sont autant d'entraves au développement.

En votre qualité d'investisseurs, vous vous demandez certainement : où cela nous mène-t-il ?

Le Livre Blanc de la Commission vient de réussir à apporter une réponse à cette question. En effet, ce document d'orientation propose une vision de l'évolution du système de transport européen et formule 60 propositions concrètes, nombre d'entre elles étant liées au secteur ferroviaire.

Je voudrais donc avant tout vous présenter dans ses grandes lignes notre Livre Blanc et les mesures spécifiques qu'il envisage pour le secteur ferroviaire. Ensuite, je parlerai de l'évolution des transports de marchandises sur rail, et plus particulièrement du marché des wagons.

I – Les orientations principales du Livre Blanc et la place des chemins de fer

Nous avons donné pour titre à notre Livre Blanc « La politique européenne des transports : l'heure de vérité ». En effet, l'heure des décisions est arrivée. De deux choses l'une, ou l'on assiste les bras croisés et sans rien faire à une asphyxie programmée des réseaux routiers européens et à une dégradation progressive des chemins de fer, ou bien l'on décide de chercher à rééquilibrer l'utilisation des divers modes de transport.

Si l'on ne parvient pas à modifier la répartition entre les divers moyens de transport, le transport routier des marchandises devrait augmenter de 50 % dans les dix ans à venir. Ceci est inacceptable.

La congestion du réseau routier, la pollution atmosphérique qui résulte de ce moyen de transport, l'augmentation rapide des émissions de CO₂ et les impératifs de sécurité nous obligent à réagir sans délai. Ces coûts parallèles occasionnés par le transport routier représentent actuellement une charge lourde pour la société et pourraient augmenter considérablement si aucune mesure n'est prise.

Il est également essentiel pour le développement de l'économie européenne de disposer d'un système général de transport fiable, et de ne pas attendre que la congestion des principaux axes routiers ait atteint un niveau insupportable, avant de mettre en place des solutions alternatives. Les grandes entreprises implantées en Europe anticipent déjà ces risques et certaines d'entre elles cherchent de nouvelles voies.

Tout le monde est d'accord pour dire qu'il faut miser sur les moyens de transport les plus écologiques tels que les chemins de fer, les transports fluviaux, le transport maritime à courte distance ou le cabotage.

Pour ce qui est du transport ferroviaire, il faut noter le besoin absolu de renforcer la qualité et la fiabilité du service, sans quoi il sera impossible d'éviter la sous-utilisation des moyens existants et de renverser la tendance à laquelle on assiste depuis quelques années. À savoir un recul constant de la part du marché ferroviaire, qui se situe aux alentours de 14 % pour le transport de marchandises et de 6 % pour le transport de voyageurs. Ces données ne s'appliquent qu'au transport terrestre, mais si l'on tient compte des transports maritimes à l'intérieur de l'Europe, la part de marché du chemin de fer pour le transport de marchandises tombe à 8 %.

Le Livre Blanc propose d'agir tant au niveau économique général, ce qui permettra de déterminer le choix d'un mode de transport par rapport à un autre, qu'au niveau de chacun des modes de transport. Je ne vous citerai pas ici les 60 mesures envisagées dans le Livre Blanc, cependant je souhaiterais mettre l'accent sur trois orientations principales.

En premier lieu, le temps est venu de mettre en place une tarification efficace pour l'usage des infrastructures de transport, qui tienne compte de tous les coûts externes. Il faut rappeler que plus de 80 % des coûts externes sont occasionnés par la route, et qu'un système de tarification efficace se doit de favoriser les moyens de transport les moins nocifs pour l'environnement. C'est ainsi que la Commission se propose de présenter en 2002 une directive cadre qui devrait établir pour tous les moyens de transport les principes de tarification ainsi que la structure des redevances.

Ensuite, il est indispensable d'accélérer le développement du réseau transeuropéen, en concentrant surtout nos ressources limitées sur la disparition des goulots d'étranglement du secteur ferroviaire, sur la création d'itinéraires à même d'absor-

ber le trop-plein résultant de l'élargissement, et sur les projets destinés à renforcer l'accès aux régions périphériques.

Je voudrais mentionner ici tout spécialement le transit ferroviaire de grande capacité des Pyrénées. Aujourd'hui, 95 % du transit entre la péninsule ibérique et le reste de l'Europe, pour ce qui est du transport de marchandises par terre, se fait par la route, et dans la moitié des cas il s'agit de trafics de longue distance transitant par la France. Le chemin de fer doit récupérer une partie de ces transports de longue distance, c'est pourquoi, dans le contexte de la révision des orientations sur les réseaux transeuropéens, la Commission a proposé mercredi dernier l'introduction du projet de traversée ferroviaire centrale des Pyrénées.

Enfin, je souhaite souligner l'importance que le Livre Blanc accorde au développement de l'intermodalité. Il est fondamental d'intégrer mieux les divers modes de transport. À cette fin, la Commission proposera un nouveau programme communautaire de soutien aux projets novateurs en matière d'intermodalité. Ce programme, appelé Marco Polo, disposera d'un budget annuel de 30 millions d'euros.

Voici donc le cadre général et quelques-unes des grandes mesures transversales envisagées. Maintenant, je souhaiterais aborder les mesures spécifiques s'adressant au secteur ferroviaire.

Il s'agit avant tout de compléter la construction du marché intérieur dans ce secteur. Après les télécommunications et l'énergie, il est en fait le dernier secteur « en réseau » dans lequel les marchés nationaux sont restés étanches. Il faut donc finir l'ouverture du marché des transports ferroviaires de marchandises en étendant les droits d'accès à l'ensemble du trafic national et international.

Comme vous le savez, dans le cas du transport international de marchandises, la nouvelle directive 91/440/CEE amendée accorde un droit d'accès, à partir de l'an 2003, à la majorité des lignes réunies dans le réseau transeuropéen de trafic ferroviaire

de marchandises (TENFR), c'est-à-dire 50 000 kilomètres de lignes, dont toutes les lignes importantes pour le transport ferroviaire des marchandises.

Il est prévu de compléter cette étape en 2008 avec l'accès à toutes les lignes des réseaux nationaux. Toutefois, pour l'instant, ce dispositif ignore le transport ferroviaire national de marchandises, ce qui n'est pas satisfaisant. Par conséquent, je proposerai dès la fin de l'année l'ouverture des marchés nationaux du fret ferroviaire des marchandises.

En deuxième lieu, Le Livre Blanc annonce la présentation d'un projet de directive sur la sécurité ferroviaire. La mise en œuvre progressive d'un réseau transeuropéen interopérable nous oblige à travailler sur le thème de la sécurité. Sans elle, il n'y aura pas de libre-accès. Les meilleures normes d'interopérabilité n'auront pas l'effet recherché si elles se heurtent à des systèmes nationaux de sécurité totalement incompatibles, ou si l'on brandit l'argument de la sécurité incontrôlable dans le but d'éliminer certains opérateurs. Il faudra là aussi un effort de transparence conséquent.

Le projet de directive sur la sécurité ne fixera pas directement des principes de sécurité, mais il posera un cadre dans lequel ces principes devront s'inscrire, conformément à un modèle très proche de celui de l'interopérabilité, avec intervention des experts nationaux et communautaires. Il s'agit avant tout de définir les éléments essentiels de la sécurité pour l'exploitant de l'infrastructure et les entreprises de chemins de fer, ainsi que de mettre en place un suivi permanent des résultats en matière de sécurité.

Le deuxième élément concerne la création d'organismes nationaux de sécurité indépendants, capables de garantir, par exemple, le caractère indépendant des contrôles et des enquêtes.

En troisième lieu, le projet de directive traite des certificats de sécurité, de leur niveau d'exigence, de validité et d'attributions. En quatrième lieu, on abordera la question de la mise au point d'objectifs communs de sécurité, la définition de méthodes communes et de normes communes là où cela peut se révéler nécessaire. Finalement, le projet de direc-

tive prendra en compte l'identification du matériel roulant dans un souci de sécurité.

Pour tirer parti de l'expérience et des moyens nécessaires et rattacher efficacement ce domaine de la sécurité au cadre existant pour l'interopérabilité, j'envisage de proposer d'ici la fin de l'année la création d'une agence européenne pour la sécurité et l'interopérabilité des chemins de fer.

Cette agence apporterait un soutien technique commun au développement de l'interopérabilité et de la sécurité, ce qui permettrait d'obtenir la cohérence indispensable entre ces deux domaines. Je souligne le concept de soutien technique, puisque cette agence n'aurait pas une mission réglementaire, mais plutôt un rôle de conseiller technique. Dans les directives sur l'interopérabilité et dans la future directive sur la sécurité, les décisions sont adoptées selon la procédure de la comitologie, c'est-à-dire par les États membres, avec un droit de regard du Parlement Européen. Il n'a été question à aucun moment de changer cette procédure.

Voilà donc les propositions principales du Livre Blanc sur le transport des marchandises par chemin de fer, et les propositions que nous présenterons sous peu.

Je souhaiterais consacrer la seconde partie de mon exposé au marché en tant que tel, et m'arrêter quelque peu sur la situation particulière du marché de la fourniture des wagons.

II – Le marché du fret ferroviaire des marchandises et la mise à disposition des wagons

L'ouverture du secteur ferroviaire à la concurrence passe avant tout par l'abandon de systèmes nationaux compartimentés, si l'on veut aboutir à la création d'un véritable espace ferroviaire européen. C'est ainsi que l'esprit des nouvelles directives est fondé sur le principe du droit d'accès aux infrastructures. Au sein de cet espace européen en cours de constitution, l'on voit apparaître de nouveaux opérateurs et se constituer des alliances.

Récemment, plusieurs grandes entreprises comme IKEA ou BASF ont pénétré directement le marché ferroviaire. Leurs motivations sont de natures différentes. Certaines entreprises souhaitent utiliser les moyens de transport les plus écologiques pour des raisons d'image, et cela est très bien. Mais surtout ces grands groupes anticipent la congestion des réseaux routiers et veulent se prémunir en se dotant d'une alternative acceptable et efficace. Et puis, si certains clients du chemin de fer se mettent à affréter eux-mêmes des trains sans intermédiaires, c'est pour combler un déficit de l'offre qui ne répond pas à leurs besoins, surtout en matière de qualité et de fiabilité. Cela est également très positif, étant donné que ces expériences obligent les entreprises existantes à faire face à une offre compétitive. Ces nouvelles expériences (qui à mon avis se multiplieront) sont une preuve tangible du fait que l'on peut très bien améliorer considérablement la productivité.

L'expérience d'IKEA est particulièrement intéressante. Il s'agit d'organiser un réseau de navettes ferroviaires entre les principaux centres logistiques du groupe en Europe. Dans ce but, la filiale ferroviaire de l'entreprise réserve directement les capacités et négocie un contrat unique avec les gestionnaires des infrastructures suédoises, danoises et allemandes. Pour l'exploitation des services de traction, IKEA a lancé un appel d'offre. Il s'agit là d'une façon de procéder tout à fait originale dans ce secteur et qui est loin d'être une simple anecdote : il y va en effet du transport par chemin de fer de 10 millions de m³ de marchandises.

Mais à côté de ces exemples célèbres, il existe des dizaines d'opérateurs ferroviaires qui commencent à entrer sur le marché. Certains forment des alliances avec des industriels, d'autres avec une société ferroviaire plus importante d'un autre pays. Des ports même constituent des alliances avec des opérateurs ferroviaires etc.

Pour ce qui est du matériel ferroviaire, on assiste à la constitution d'un fonds commun de locomotives et les systèmes de financement du matériel se développent rapidement, notamment sous forme de leasing. Les commandes des grandes entreprises ferroviaires portent sur du matériel inter-

opérable dans plusieurs pays, et l'on voit de plus en plus de locomotives traverser les frontières avec leurs conducteurs à bord.

Tous ces signes montrent bien que la phase de transition a commencé. Comme dans les autres secteurs, les opérateurs qui sauront anticiper ce changement vers une nouvelle époque et saisir immédiatement les chances seront les grands gagnants de demain, et c'est pourquoi je suis fermement convaincue que les entreprises que vous représentez ont un avenir prometteur devant elles.

Cependant, cette évolution présuppose la résolution de problèmes bien précis tels que le besoin d'un nouvel essor pour le marché de la fourniture de wagons. Par exemple, le secteur ferroviaire pourrait renforcer sa productivité de façon très appréciable s'il parvenait à éliminer les obstacles à une gestion efficace du parc de wagons. Je voudrais ici seulement mentionner six domaines de travail. Ce sont des thèmes qui seront abordés plus en profondeur au cours de cette conférence, et je ne peux que vous inviter à resituer votre réflexion sur ces sujets dans le contexte européen que je viens de décrire.

1) Réduction des parcours à vide

Dans le secteur ferroviaire, la moitié des parcours effectués le sont à vide. Les transports routiers n'en sont qu'à 30%. Je sais que la spécialisation des wagons est de plus en plus fréquente, et que sur certains itinéraires il est impossible de recharger au retour. Mais en général on pourrait très bien réduire les parcours à vide. Les bons résultats des wagons privés en comparaison des autres, comme je l'ai déjà dit dans l'introduction, démontrent clairement que l'on peut obtenir des améliorations substantielles de la productivité. Cependant, pour cela il est nécessaire de disposer d'un système de connaissance et de suivi des positions, ainsi que d'une capacité de réaction rapide aux demandes des clients. On pourrait ainsi en finir avec ces régimes archaïques d'échange de wagons qui ne favorisent certainement pas une gestion efficace du matériel ferroviaire.

2) Mettre fin à la distinction entre wagons de propriétaires différents

Les normes actuelles en matière de tarification des prestations et d'immatriculation des wagons sont différentes selon que les wagons appartiennent à des entreprises ferroviaires ou à des tiers. Je suis consciente que votre organisation considère ces différences de traitement comme discriminatoires. Effectivement, la Commission est en train de diligenter une plainte déposée à ce sujet. Sans vouloir me prononcer pour l'instant sur la nature discriminatoire de cette différence de traitement, je dirais simplement que, du point de vue économique, ce type d'organisation imposé par les sociétés ferroviaires dans le cadre du RIV ne pourra pas subsister à la longue et n'a aucun sens dans un contexte de marché ouvert. En effet, nous devons être bien conscients du fait que les prescriptions techniques du système RIV seront progressivement remplacées par les Spécifications Techniques d'Interopérabilité et que les dispositions tarifaires seront laissées au jeu de la libre concurrence.

3) Réussir l'interopérabilité et simplifier les procédures d'homologation

Vous connaissez plus que de besoin les difficultés qui peuvent se présenter lorsque l'on veut homologuer un wagon d'un État membre dans un autre État membre. Il n'est plus possible de suivre 15 procédures bureaucratiques différentes qui absorbent beaucoup de temps et d'argent.

Avec le développement de l'interopérabilité, ces procédures d'homologation et la mise en service seront simplifiées. Je souhaite voir appliquer dans la mesure du possible le principe de la reconnaissance mutuelle, ce qui permettrait de réduire les procédures et de raccourcir les délais de commercialisation.

4) Ouvrir le marché de l'entretien technique

Il n'y a pas de marché européen de l'entretien, et aujourd'hui il est courant de voir des wagons

vides renvoyés dans leur pays d'origine pour des opérations d'entretien qui pourraient parfaitement être réalisées sur les lieux. Cependant, les normes actuelles en matière d'assistance et de responsabilité ainsi que l'absence d'une offre d'entretien technique polyvalente empêchent toute évolution dans ce sens. Le secteur tout entier pourrait dans ce domaine arriver à des augmentations significatives de la productivité. Par conséquent, je souhaite que l'on évolue vers un système de certification européenne des ateliers d'entretien.

5) Créer un registre unique des wagons

Le système d'enregistrement obligatoire des wagons privés auprès d'une société ferroviaire membre du RIV sera supprimé. L'enregistrement des wagons, tout comme l'immatriculation des automobiles, relève des pouvoirs publics. Ainsi donc la Commission a entrepris une étude visant à mettre au point un système européen d'immatriculation et d'enregistrement du matériel ferroviaire qui devrait pouvoir garantir une stricte neutralité pour tous les opérateurs. Cet enregistrement devra également constituer un instrument efficace dans la gestion en temps réel du parc de wagons et faciliter les échanges avec la possibilité, par exemple, de connaître en temps réel l'état de chaque wagon en matière d'entretien.

6) Créer un système de suivi des wagons

Finalement, il faudra créer un système de surveillance de la position et de suivi des wagons. Les solutions techniques existent et je sais que quelques opérateurs équipent déjà certains de leurs convois de GPS. Il faudra, là aussi, accorder la plus grande attention à l'interopérabilité.

Je pourrais mentionner d'autres domaines dans lesquels des progrès ont été réalisés, mais je me suis limitée à quelques exemples illustrant les transformations importantes dont le secteur fait actuellement l'objet.

Conclusion

Pour conclure, je souhaiterais porter mon regard vers l'année 2010, étant donné que c'est l'horizon proposé par le Livre Blanc. La politique commune des transports que nous sommes en train de développer dans le contexte des orientations posées par les chefs d'État ou de gouvernement au Conseil Européen de Göteborg sera clairement partisane d'un rééquilibrage entre les divers modes de transport et, dans cette perspective, elle favorisera le développement des chemins de fer.

Le développement de ce secteur demande d'énormes investissements, et pour les encourager il est indispensable d'établir des perspectives claires. C'est pour cela que nous nous attachons à créer progressivement un cadre exhaustif et stable de normes simplifiées et non discriminatoires.

Cette évolution doit déboucher sur un éclaircissement des rôles : nous partons d'une situation d'auto-réglementation par des monopoles ferroviaires, et nous évoluons vers une réglementation publique d'un secteur économique normal avec la présence de multiples acteurs.

Ce changement radical apporte d'énormes chances aux entreprises que vous représentez. En effet, les nouveaux opérateurs pourront d'entrée de jeu s'engager dans des investissements à long terme, et le marché de la location ou du leasing de matériel ferroviaire roulant devrait connaître un développement important.

Je vous remercie de votre attention.

I. Vorwort des Präsidenten

Mit außergewöhnlichem Krafteinsatz gelang es der UIP im Jahr 2001, einerseits Ideen und Empfehlungen im Rahmen des Umstrukturierungsprozesses der europäischen Eisenbahn auszusprechen, und andererseits die Interessen ihrer Mitglieder in konkreten Bereichen ihrer Verbindungen zu den öffentlichen Eisenbahnunternehmen zu wahren.

Die durch die europäische Union angetriebene Liberalisierung der Eisenbahn verändert rasch sowohl die zwischen Eigentümern von Privatgüterwagen und Eisenbahnunternehmen bestehenden Verbindungen als auch die existierende Verantwortlichkeitsstruktur.

Aus diesem Grund bewältigten die UIP-Mitglieder ein außerordentliches Arbeitspensum: Sie nahmen an Arbeitsgruppen, Gremien und Informationsveranstaltungen teil mit dem Zweck, die Meinung der Mitglieder zu erfassen, dadurch eine präzise Bestandsaufnahme der aktuellen Lage durchzuführen und an der Erarbeitung zukünftiger Lösungen mitzuwirken. Durch diese Lösungen werden die Privatgüterwagen besitzenden Unternehmen in der Lage sein, sich weiterhin als Hauptantriebskräfte an der Wiederherstellung des Marktes für den Schienengüterverkehr zu beteiligen.

Auf diesem Betätigungsfeld unterhält die UIP über ihren Generalsekretär enge und erfolgreiche Kontakte mit der Generaldirektion Energie und Verkehr.

Um heute Marktanteile im Güterverkehr zurückerobern zu können, müssen als Hauptprobleme der Eisenbahn die schlechte Qualität der Dienstleistung und somit der Mangel an Zuverlässigkeit überwunden werden.

Durch den für die öffentlichen Unternehmen vorrangigen Personenverkehr kann der Güterverkehr nur während der verbleibenden Zeitspannen, mit der verfügbaren Traktion und nach Befriedigung des Bedarfs im Personentransport erfolgen.

Das Problem der illegalen Einwanderung zwischen Frankreich und Großbritannien mittels Güterzüge durch den Eurotunnel darf hier nicht außer Acht gelassen werden. Diese Sachlage zog eine Senkung des Transportvolumens um die Hälfte im zweiten Halbjahr und in mehreren Fällen sogar eine komplette Verkehrsunterbrechung nach sich. Sowohl eine technische Lösung zum besseren Schutz des von der SNCF verwalteten Bahnumschlagplatzes Frethune als auch eine politische Lösung zwischen den Regierungen Frankreichs und des Vereinigten Königreiches erweisen sich als dringend notwendig.

Die UIP wies auf die Konsequenzen dieses Problems im Bereich des Gütertransports hin und die betroffenen Mitglieder unterhielten enge Verbindungen mit den Eisenbahnunternehmen, um die Auswirkungen einer schwachen Dienstleistung auf ihre Kunden zu reduzieren.

Darüber hinaus basiert die Preispolitik für Traktion und Trassenbenutzung auf bestimmten Kostenstrukturen und entspricht nicht immer den vom Gütertransport verursachten und den zwangsläufig entstandenen Kosten.

Im Geschäftsjahr 2001 stieg weder das Gütervolumen in Tonnenkilometern noch fand eine Vergrößerung des Privatgüterwagenparks statt. Der Hauptgrund hierfür liegt in der schlechten Eisenbahndienstleistung, in diesem Jahr gepaart mit dem Versuch der Eisenbahnunternehmen, unter starkem Druck die Gebühren für Traktion und Trassenbenutzung zu erhöhen.

Die Lage verschlimmerte sich durch einen wirtschaftlichen Rückgang, der sich deutlich im zweiten Halbjahr auf dem ganzen Kontinent bemerkbar machte. Die Bedingungen wurden nach dem Terroranschlag des 11. Septembers auf die Twin Towers in New York und dem Pentagon in Washington nachhaltig gestört.

Kurzfristig werden die Privatwageneigentümer – direkt oder durch ihre nationalen Verbände – mit den öffentlichen Eisenbahnunternehmen zusammenarbeiten, um die Dienstleistung zu verbessern und gleichzeitig eine durch die nach oben tendierende Preispolitik und eine schlechte Dienstleistung verursachte, noch stärkere Abnahme der heutzutage von den europäischen Eisenbahnen im Gütertransport besessenen Marktanteile zu vermeiden.

Mittelfristig wird die Liberalisierung von 50 000 Streckenkilometern für den internationalen Verkehr ab März 2003 einen Wettbewerb unter den Traktionsunternehmern auslösen, wodurch einerseits eine bessere, auf wirtschaftlichen Kriterien basierende Verwaltung gewährleistet, und andererseits die Zuverlässigkeit der Eisenbahndienstleistung bei wettbewerbsfähigen Preisen verbessert wird.

Langfristig würde die endgültige Wahl des Globalen Satelliten Navigationssystem GALILEO von entscheidender Bedeutung in der Verbesserung der Verkehrswirksamkeit im Allgemeinen sein, einschließlich des Schienenverkehrs, daher ist die UIP dieser Anwendung absolut positiv gegenüber eingestellt.

Bezüglich der Verteidigung der Interessen seiner Mitglieder in den mit den öffentlichen Eisenbahnunternehmen geteilten Bereichen ist zu erwähnen, dass eine Klage wegen der durch die Leerlaufkosten entstandenen Benachteiligung der Privatgüterwagen gegenüber den bahneigenen Wagen bereits im Jahr 2000 in Brüssel eingereicht wurde.

Im Laufe des vergangenen Jahres fanden weitere Verhandlungen zwischen den nationalen Verbänden und den öffentlichen Eisenbahnunternehmen zur Lösungsfindung in jedem vorgetragenen Fall statt. Die in den letzten Monaten erreichten Fortschritte lassen darauf schließen, dass dieses Problem der Preisbenachteiligung für den nationalen Verkehr kurzfristig gelöst sein wird. Auf internationaler Ebene konnte im Jahre 2001 keine Lösung erreicht werden.

Die abgeschlossene Garantievereinbarung stellt einen weiteren wichtigen Punkt dar, bei dem die UIP- und die UIC-Vertreter zahlreiche Arbeitsstunden investierten. In diesem Zusammenhang werden wir uns nach wie vor um eine zufrieden stellende, den neuen aus dem Liberalisierungsprozess entstandenen Vorschriften zur europäischen Eisenbahn entsprechende Lösung bemühen.

Darüber hinaus wurden die Arbeiten in den Bereichen der Servicequalitätsverbesserung im Frachtverkehr fortgesetzt. Der französische Verband AFWP hat ein Modell ausgearbeitet, um die Wirksamkeit des Service auf nationaler Ebene zu überwatchen.

Am Jahresende begannen UIP-Experten ihre Arbeit, den konventionellen Schienensektor im Rahmen verschiedener Arbeitsgruppen der „European Association for Interoperability“ (AEIF) zu harmonisieren.

Zwei Veranstaltungen prägten dieses Jahr: die Generalversammlung und der Kongress, die beide in Sevilla vom 4. bis 6. Oktober stattfanden.

Bei dieser Versammlung legte Herr Heinrich Sikora nach drei erfolgreichen Jahren, in denen er die gesteckten Ziele erreichen konnte, sein Amt als Präsident der UIP nieder. Ein neues Direktionskomitee und ein neuer geschäftsführender Ausschuss wurden vorgeschlagen und anschließend gewählt. Der gewählte Präsident erläuterte die Ziele der UIP für die nächsten Jahre.

Frau Loyola de Palacio, Vize-Präsidentin der Europäischen Kommission und Kommissarin für Energie und Verkehr, Herr Francisco Alvarez Cascos, spanischer Minister für Entwicklung, Herr Miguel Corsini, amtierender Präsident der UIC und Präsident von RENFE sowie Herr Franco Castagnetti, Präsident des „European F & L Leader Club“ und Direktor für Einkauf und Logistik der Polimeri Europa bereicherten den Kongress mit ihren Beiträgen.

Sämtliche Redner unterstrichen die Wichtigkeit der Eisenbahn für ein anhaltendes Wachstum in Europa sowie die dringende Notwendigkeit einer Umstrukturierung dieser Sparte. Gleichzeitig wiesen sie in diesem Zusammenhang auf die zukünftige Hauptrolle der UIP-Mitglieder hin.

Die während des Kongresses stattfindenden Arbeitsgruppen erreichten interessante Ergebnisse zu den Fragen, die Eisenbahnunternehmen und ihre Kunden beschäftigen und deren Lösung zu einer verbesserten Situation aller Beteiligten führen wird.

Die UIP und ihre Mitglieder werden nach wie vor die Eisenbahnunternehmen, die europäischen und die nationalen Behörden unterstützen, um die Bedingungen im Schienenverkehr zu verbessern, eine Notwendigkeit, um die europäische Wettbewerbsfähigkeit und dadurch die Wirtschaftlichkeit des Privatgüterwagenverkehrs zu verbessern.

Der Präsident:

Emilio Fernández Fernández

II. Bericht über die Arbeit der UIP

Einführung

Im Laufe des Jahres 2001 hat sich das Gewicht der Liberalisierungspolitik der EU weiter spürbar auf die Arbeit der UIP ausgewirkt. Die UIP war aufgefordert, nicht nur Stellung zu beziehen, sondern aktiv ihre Ideen in den Liberalisierungsprozess einzubringen.

Zu den Themen „Telematik“ und „Instandhaltung“, denen die UIP besonderes Interesse widmete, kamen die Schwerpunkte der Arbeiten im Rahmen der „Interoperabilität der konventionellen Bahnsysteme“ hinzu, die den zunehmenden Einsatz von UIP-Experten in mehreren internationalen Arbeitsgruppen im Rahmen der EU-Richtlinie erforderlich machten.

Der Wille der EU, die europäischen Bahnen in den Marktbedürfnissen entsprechende Einheiten umzuformen, hat außerdem begonnen, konkreten Einfluss auf das Verhältnis Eisenbahnverkehrsunternehmen (EVU) und Einsteller zu nehmen.

Dieses Verhältnis wird mit der Schwächung der traditionellen Strukturen der Bahnen komplizierter. Einvernehmliche Lösungen, die UIP weit gelten, werden durch die Aufweichung der Solidarität unter den EVU, den beginnenden Wettbewerb und das Auftreten neuer Marktteilnehmer erschwert.

Hinsichtlich Leerfrachten haben die „Prager Empfehlungen“ vom Oktober 2000 im Jahre 2001 zu nationalen Lösungen geführt, die bis auf die Situation in zwei UIP-Ländern von den Einstellern im Wesentlichen als zufrieden stellend betrachtet wurden. Nach wie vor nicht gelöst wurden die Probleme, die sich bei internationalen Leerfahrten ergeben. Von UIP-Seite wurden daher im Laufe des Jahres Grundprinzipien für die internationale Behandlung von Leerläufen erarbeitet, die auch hier eine Gleichbehandlung von bahneigenen und P-Wagen erreichen sollen.

Ende letzten Jahres konkretisierte sich ein weiteres wesentliches Problem hinsichtlich der Neuordnung des Verhältnisses Bahnunternehmen / Einsteller durch die Ankündigung einiger EVU, das im Merkblatt 433 verankerte Haftungsabkommen zwischen EVU und Einstellern in Frage zu stellen.

Europäische Union

Die UIP hat im Jahre 2001 ihre Position in Brüssel weiter ausgebaut. Dabei erwiesen sich als hilfreich:

Der UIP-Kongress (Oktober 2001) in Sevilla, bei dem die EU-Kommissarin für Energie und Verkehr, Loyola de Palacio, in ihrer Eröffnungsrede Positionen der Einsteller vertrat und damit die internationale Stellung der P-Wagen-Einsteller stärkte.

Die Arbeitskontakte mit den Dienststellen der Generaldirektion „Verkehr“ erwiesen sich als hilfreich, Positionen der UIP in die EU-Gesetzgebung einfließen zu lassen, insbesondere in den Bereichen „Interoperabilität“ und „Sicherheit“.

Die Positionspapiere der UIP zu aktuellen Fragen der EU-Politik machten Standpunkte und konkrete Möglichkeiten der Mitarbeit deutlich.

Die wichtigen Harmonisierungsarbeiten im Rahmen der Richtlinie über Interoperabilität begannen im Herbst 2001 unter Beteiligung von UIP-Experten. Wie vorab für die Hochgeschwindigkeitszüge hat die EU-Kommission die europäische Vereinigung für die Interoperabilität im Schienenbereich, AEIF, beauftragt, nun technische Spezifikationen (TSI) auch für den konventionellen Schienenbereich auszuarbeiten.

Die UIP wurde von der EU eingeladen, verantwortlich in drei Arbeitsgruppen an der Ausarbeitung von TSI teilzunehmen, und zwar in den Bereichen „Rollendes Material“, „Lärm“ und „Anwendung der Telematik“.

Im März 2001 legte die UIP offiziell Beschwerde bei der Generaldirektion „Wettbewerb“ gegen SJ und DSB wegen Diskriminierung von P-Wagen gegenüber bahneigenen Wagen in der Frage der Fakturierung von Leerfahrten ein. Die Beschwerde wurde im Oktober auf die FS ausgedehnt.

Die EU-Kommission hat im letzten Jahr ihre Anstrengungen verstärkt, um die angestrebte Liberalisierung zumindest des Schienengüterverkehrs bis zum Jahre 2006 zu erreichen.

In dem EU-Weißbuch zur gemeinsamen Verkehrspolitik, das die EU-Kommissarin auf dem UIP-Kongress vorstellte, sind erstmals die Bedürfnisse der Benutzer in den Mittelpunkt der EU-Strategie gestellt. Insgesamt 60 vorgeschlagene Maßnahmen sollen dazu beitragen, den Anteil der Straße bis 2010 auf den Stand von 1998 festzuschreiben.

Ende 2001 stellte die EU-Kommission ihr zweites „Schienenpaket“ vor, das die Errichtung einer europäischen Eisenbahnagentur vorsieht, die Ausweitung der Interoperabilitätsrichtlinie, die bislang nur für den internationalen Verkehr gilt, auf das gesamte Eisenbahnsystem sowie eine neue Sicherheitsrichtlinie, die Sicherheitserfordernisse für das gesamte Schienensystem regelt.

Weitere angekündigte Maßnahmen werden hauptsächlich die Dienstleistungsqualität im Schienenbereich betreffen.

UIP-Kommission

Die UIP-Kommission traf sich im Jahre 2001 zweimal, im März in Paris und im Oktober in Brighton.

Während des Jahres haben die drei UIP-Ausschüsse ihre Arbeit weitergeführt.

Ausschuss „Untergestell“

Die beiden Sitzungen des Ausschusses haben in Paris im Sitz der AFWP stattgefunden.

Zehn Verbände waren vertreten, die Teilnahme der Vorsitzenden der anderen Ausschüsse und der Kommission erlaubte es, nützliche Kontakte untereinander zu knüpfen.

Es bot sich Gelegenheit, Informationen über das Leben der Verbände und die Arbeiten der UIP zu erhalten und auszutauschen.

Das betraf insbesondere die Entwicklung der Einstellungsverträge in ihrem technisch-finanziellen Teil und die Beziehungen mit den Verwaltungen. Die Entwicklungsschwierigkeiten in Richtung einer Harmonisierung der Regeln wurden regelmäßig unterstrichen.

Außerdem wurden die folgenden Punkte erwähnt:

Arbeiten der technischen Ausschüsse der UIC

Neuorganisation der Kommission „Technik und Forschung“, Arbeiten über die automatische Kupplung, Feststellung von Entgleisungen, Zulassung von Umspurradsätzen, Überwachung des Verhaltens der Achsen und Zulassung von „spannungsarmen Rädern“, Zulassung der Aufhängung für zweiachsige Wagen mit einer Spannweite unter 8 m sowie Arbeiten betreffend die Kunststoffsohlen.

Technologische Entwicklungen

Die bekannten Arbeiten wurden erwähnt wie die elektronische Bremse, die Erhöhung der Achslast usw.

Arbeiten der UIC-Arbeitsgruppen, die von Vertretern der UIP verfolgt wurden

- AG Spurwechsel
- AG Ladungsrichtlinien
- AG RIV, Ersatzteile

Arbeiten betreffend die Interoperabilität

Es gab Gelegenheit, über die Projekte der Europäischen Union hinsichtlich Interoperabilität und Eisenbahnsicherheit, die miteinander verbunden sind, zu berichten, sowie über die Schaffung einer europäischen Eisenbahnagentur.

Die Vertreter der UIP an den Arbeitsgruppen, die gebildet wurden, um die Technischen Spezifikationen der Interoperabilität auszuarbeiten, teil-

ten den Fortschritt der Arbeiten und die angetroffenen Probleme mit, insbesondere bezüglich der TSI „Rollendes Material“, wo das Material für den Güterverkehr und seine Instandhaltung einschließlich der Qualifizierung der Werkstätten identifiziert werden muss.

Die Arbeiten, die von der UIC im Rahmen der neuen COTIF durchgeführt wurden, ATMF/APTU, wurden ebenfalls verfolgt.

Europäische Normung

Die Arbeiten der europäischen Normung sind momentan sehr wichtig, insbesondere der TC 256 „Eisenbahnanwendungen“. Der Ausschuss bemühte sich, die Projekte zu identifizieren, die die UIP besonders betreffen, und stellte die Einführung von Wartungsregeln fest.

Ausschuss „Aufbauten“

Der Ausschuss „Aufbauten“ traf sich im Jahr 2001 zweimal im Hause der EVA in Düsseldorf.

Neben den allgemeinen Informationen aus den Gremien:

- Normung im CEN TC 256 und 296
- RID-Fachausschuss und Gemeinsame Tagung RID/ARD
- EU-Kommission - TPED

wurden folgende Themen behandelt:

Erarbeitung eines einheitlichen Formulars für die Erfassung des inneren und äußeren Zustandes von Kesselwagen (bei An- und Abmietung)

Die Arbeiten stehen kurz vor der Fertigstellung und die Formblätter werden dann von der Homepage der UIP abrufbar sein.

Kennzeichnungen und Bescheinigungen für Dichtungen

Nachdem mehrheitlich festgestellt wurde, dass eine Übernahme der Dichtungskennzeichnungen nach „deutschem Muster“ abgelehnt wird und eher die französische Handhabung (Bescheinigung über verwendete Dichtungen) befürwortet wird, wurden auch hier einige Musterformulare erarbeitet. Mit diesen Formularen sollen Erfahrungen gesammelt und dann das Thema neu aufgegriffen werden.

Erfahrungen bei der Einführung des „restrukturierten RID“

Hier unterstützte die UIP eine Informationsveranstaltung des CEFIC und brachte selbst zwei RID-Änderungsanträge auf den Weg, die zum Ziel hatten, Mängel im neuen RID zu beseitigen.

Gegenseitige Anerkennung der Sachverständigen

Zu diesem altbekannten Thema formulierte die UIP einen Antrag an den RID-Fachausschuss, um dieses Thema neu in die Diskussion zu bringen. Das Ziel der UIP einer breiten gegenseitigen Anerkennung von Sachverständigen nach RID wird auch mehrheitlich befürwortet und von vielen Staaten bereits praktiziert, einvernehmliche Regelungen auf RID-weiter Front sind jedoch nicht in Sicht.

Telematik

Über den Stand der technischen Entwicklung im Gebiet der Telematik wurde berichtet.

Übergabe des Vorsitzes der Arbeitsgruppe

Herr Dr. Hauch/EVA, Vorsitzender dieses Ausschusses, verabschiedete sich auf der November-sitzung von den Teilnehmern und gab die Leitung an Herrn Dipl.-Ing. Rainer Kogelheide/KVG weiter. Herr Dr. Hauch geht in den Ruhestand. Die UIP bedankte sich für seine Leistungen und wünschte ihm „Alles Gute“ für die private Zukunft.

Ausschuss „Rechtliche Fragen“

Der Ausschuss „Rechtliche Fragen“ traf sich im Jahr 2001 zweimal in Brüssel.

Diskussionen mit Vertretern der EU-Kommission über Interoperabilität, Schienensicherheit und Dienstleistungsqualität waren die Höhepunkte der beiden Treffen des Rechtsausschusses, der sich Anfang des Jahres unter Vorsitz des UIP-Generalsekretärs Wolf Gehrman zu seiner konstituierenden Sitzung zusammenfand.

Interoperabilität war auch hier ein wichtiges Thema, insbesondere weil die EU-Kommission auf Grundlage der UIP-Papiere zur „Liberalisierung“ und „Europäischen Instandhaltung“ die Harmonisierung der Instandhaltung und gleichzeitig die Akkreditierung der Werkstätten in ihre Harmonisierungsarbeiten im Rahmen der Interoperabilitätsrichtlinie einbezogen hatte.

An der Diskussion über Aufgaben der neuen europäischen Eisenbahnagentur und die EU-Strategie hinsichtlich der Verbesserung der Qualität im Schienengüterverkehr nahmen außer den EU-Experten auch Vertreter der SNCB teil, darunter der neue Präsident der Gemeinsamen Sitzung, Albert Counet, der im Oktober das Amt von Jacques Lagoutte übernahm.

Die UIP wurde dabei von den Kommissionsvertretern eingeladen, an den EU-Maßnahmen zur Verbesserung der Dienstleistungsqualität verantwortlich mitzuarbeiten.

Die Zukunft des Merkblatts 433 und des Haftungsabkommens waren andere wichtige Themen, die im Ausschuss intensiv erörtert wurden.

Der Ausschuss kam übereinstimmend zur Auffassung, dass die Situation, die durch neue Bahnunternehmen, die nicht Mitglieder der UIC sind und

daher das Haftungsabkommen nicht anwenden und durch die abweichende Haftungsregelung der neuen COTIF entstanden war, die UIP zu einer Reaktion zwingt.

Intensiv wurde ein im Auftrag des Geschäftsführenden Ausschusses erstelltes internes Papier diskutiert, das mögliche Optionen vorstellt, um das Vertragsverhältnis zwischen Einsteller und EVU an das geänderte politische Umfeld anzupassen.

Das Verhältnis technische Anhänge der neuen COTIF und EU-Recht war ein anderes wichtiges Thema. Die sowohl im Rahmen der EU (TSI im Rahmen der Interoperabilität) als auch der COTIF durchgeführten Harmonisierungsarbeiten im Schienenverkehr werfen die Frage nach dem Verhältnis beider Rechtssysteme auf.

Eine im Dezember 2001 vom Zentralamt OCTI veranstaltete Konferenz gelangte zur Schlussfolgerung, dass die neuen technischen Anhänge im Einklang mit dem EU-Recht zu stehen haben. Ende 2001 gab die EU auch ihre Absicht bekannt, der Zwischenstaatlichen Organisation für den Internationalen Eisenbahnverkehr OTIF, die für die Ausarbeitung der COTIF verantwortlich ist, beizutreten.

Gemeinsam mit der UIC wurde im März 2001 ein Informationsseminar in Mainz zu Merkblatt 433 und Haftungsabkommen durchgeführt.

Der UIP-Rechtsausschuss übernahm im Oktober auch die Verantwortung für den gemeinsamen juristischen Ausschuss UIC/UIP, der fortan unter UIP-Vorsitz tagen wird.

Die dem Ausschuss unterstellte Gruppe „Mitteleuropa“ veranstaltete Ende Mai ein Informationsseminar zum Thema „Privatwagen“ für EVU und P-Wageneinsteller aus Mittel- und Südosteuropa. Bei dieser Gelegenheit wurde auch die Gründung von neuen P-Wagenverbänden in Ungarn und Rumänien registriert.

III. Das interne Leben der UIP

Generalversammlung

Die Generalversammlung des Jahres 2001 fand am 4. Oktober in Sevilla in Spanien statt.

Anlässlich der Generalversammlung wurden folgende Punkte behandelt:

- Die Niederschrift über die Generalversammlung vom 22. September 2000 in Venedig wurde einstimmig genehmigt.
- Der 51. Geschäftsbericht, der das Geschäftsjahr 2000 umfasst, wurde genehmigt.
- Der Bericht der Rechnungsrevisoren für 2000 wurde vorgelegt. Die Generalversammlung dankte den Revisoren für ihre Arbeit.
- Die Generalversammlung genehmigte die Jahresrechnung und die Bilanz 2000.
- 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 2002 wie bisher festzulegen:
□ 1 687,- jährlicher Festbeitrag je Mitgliedsverband und □ 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 2001.
- Die Mitgliedsverbände wählten für 2001/2002 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 I. Gójski
Schweden	Herrn P.A. Benthin
Schweiz	Herrn A. Suter
Slowakische Republik	Herrn J. Miklánek
Spanien	Herrn E. Fernández
Tschechische Republik	Herrn M. Schubert.

- Nach drei Jahren schied statutengemäß der bisherige Präsident, Herr Heinrich Sikora, aus dem Amt aus. Zu seinem Nachfolger wurde Herr Emilio Fernández Fernández gewählt.
- Zu Vizepräsidenten wurden Herr Gernot Schwyer und Herr Gérard Amblot gewählt.
- Die Generalversammlung im Jahre 2002 wird in am 27. September 2002 in Österreich stattfinden. Der österreichische Verband der Privatgüterwagen-Interessenten wird die Ausrichtung übernehmen.

Direktionskomitee

Das Direktionskomitee der UIP tagte 2001 am 8. März in Zürich und am 4. Oktober in Sevilla zur Vorbereitung der Generalversammlung und anschließenden Konstituierung.

Geschäftsführender Ausschuss

Der Geschäftsführende Ausschuss trat insgesamt viermal zusammen. Die Sitzungen waren am 8. März, 7. Mai und 4. Dezember in Zürich und am 4. Oktober in Sevilla.

Kommission

Die UIP-Kommission tagte 2001 zweimal, am 13. März und am 11. Oktober. Es wurden die für P-Wagen wichtigen technischen Probleme behandelt und die Gemeinsamen Sitzungen UIC/UIP vorbereitet, die anschließend am 14. März in Paris und am 12. Oktober in Brighton auf Einladung des britischen Verbandes PWF stattfanden.

Ausschüsse

Die drei Hauptausschüsse der UIP tagten jeweils zweimal im Jahr:

„Untergestell“: 15.3. und 23.11.;
„Aufbauten“: 10.5. und 8.11.;
„Rechtliche Fragen“: 23.4. und 7.12.

Arbeits- und Studiengruppen

Verschiedene Gruppen unter der Verantwortung der UIP tagten entsprechend der Notwendigkeit (COTIF, Leerfrachten, Haftungsfragen, Mitteleuropa, juristische Gruppe UIC/UIP).

Experten der UIP nahmen außerdem an mehreren internationalen Arbeitsgruppen teil.

Informationsseminare

Drei Informationsseminare, ausgerichtet auf die Bedürfnisse der Einsteller in der EU und im mittel- und südosteuropäischen Raum, werden im Laufe des Jahres zusammen mit der UIC durchgeführt.

Für das Direktionskomitee:

Der Präsident:
Emilio Fernández

Der Generalsekretär:
Wolf D. Gehrmann

IV. P-Wagen und die Zukunft des Schienengüterverkehrs

Rede der Vizepräsidentin der Europäischen Kommission, Loyola de Palacio, anlässlich des UIP-Kongresses am 5. Oktober 2001 in Sevilla

Sehr geehrter Herr Minister,
Meine Damen und Herren,

Ich freue mich sehr über die Initiative der UIP, die Konferenz zu veranstalten, die die führende Rolle der Eigentümer von Privatwagen bei der Revitalisierung des Schienensektors unterstreicht.

Die Privatwagen stellen fast ein Drittel des gesamten Wagenparks in Europa dar, führen aber fast die Hälfte des Verkehrs durch. Diese Angabe beweist den Dynamismus der Unternehmen, die Sie vertreten, zeigt indes gleichzeitig auf, dass bedeutende Verbesserungen der Produktivität für den gesamten Schienensektor erreicht werden könnten.

Ich bin mir bewusst, dass ich mich an Investoren wende.

In Eisenbahnmateriale zu investieren, bedeutet von einem finanziellen Standpunkt aus, sich langfristig zu binden. Jedoch befindet sich der Eisenbahnssektor in einer unsicheren Situation: Einerseits stellt man eine klare Nachfrage des Marktes fest und andererseits nimmt man schwerwiegende Qualitätsprobleme und das Fortbestehen zahlreicher „alter Zöpfe“ wahr, die die Entwicklung hemmen.

Als Investoren fragen Sie sich: Bis wohin gehen wir?

Das Weißbuch, das die Kommission soeben genehmigt hat, versucht, auf diese Frage zu antworten. In der Tat schlägt dieses Orientierungsdokument eine Vision der Entwicklung des Verkehrssystems in Europa vor und formuliert 60 konkrete Vorschläge, von denen viele sich auf den Schienensektor beziehen.

Daher möchte ich Ihnen vor allem die großen Linien unseres Weißbuchs vorstellen und die besonderen Maßnahmen, die für den Schienenverkehr vorgeschlagen werden. Dann will ich die Entwicklung des Eisenbahngüterverkehrs kommentieren und insbesondere den Markt für Wagen.

I – Die Hauptorientierungen des Weißbuchs und der Platz der Eisenbahn

Wir haben unserem Weißbuch den Titel „Die europäische Verkehrspolitik: der Zeitpunkt der Wahrheit“ gegeben, da tatsächlich der Zeitpunkt gekommen ist, Entscheidungen zu treffen. Man kann sich entscheiden, nichts zu tun und passiv der programmierten Erstickung der europäischen Straßennetze und dem progressiven Niedergang der Situation der Eisenbahn beiwohnen oder man kann sich dafür entscheiden, die Nutzung der verschiedenen Verkehrsträger wieder ins Gleichgewicht zu bringen.

Wenn sich die modale Verteilung nicht ändert, dürfte der Straßengüterverkehr in den nächsten 10 Jahren um 50% zunehmen. Dies ist unannehmbar.

Die Verstopfung des Straßennetzes, die Luftverschmutzung, die dieser Verkehrsträger verursacht, die rasche Zunahme der CO₂-Emissionen und die Gebote der Sicherheit müssen uns dazu führen, unverzüglich zu reagieren. Diese externen Verkehrskosten der Straße stellen gegenwärtig einen hohen Preis für die Gesellschaft dar und könnten eine weitere bedeutende Steigerung verzeichnen, wenn keine Maßnahmen getroffen werden.

Auch ist es lebenswichtig für die Entwicklung der europäischen Wirtschaft, über ein umfassendes und zuverlässiges Verkehrssystem zu verfügen und nicht zu warten, dass die Verstopfung der Hauptstraßenachsen ein unerträgliches Niveau erreicht hat, um alternative Lösungen einzusetzen. Die großen Unternehmen Europas beginnen, diese Gefahren vorwegzunehmen und einige neue Wege zu erkunden.

Wir erkennen alle, dass wir auf die Verkehrsmittel mit besseren Ergebnissen im Umweltbereich, wie die Eisenbahn, die Binnenschifffahrt und Kurzstreckenverkehr zur See setzen müssen.

Im Schienenverkehr muss man die Notwendigkeit der Entwicklung von Qualität und Zuverlässigkeit der Dienstleistung beachten, ohne die die gegenwärtige unzureichende Nutzung der bestehenden Mittel nicht vermieden und die Tendenz, die sich

in den letzten Jahren abgezeichnet hat, nicht umgekehrt werden kann. Das heißt ein stetiger Rückgang des Anteils des Schienenmarktes, der um einen Mittelwert von 14% für den Güterverkehr und von 6% für den Personenverkehr schwankt. Diese Angaben beziehen sich nur auf den Landverkehr, aber wenn man den inneneuropäischen Schiffsverkehr berücksichtigt, reduziert sich der Anteil der Schiene für die Güter auf 8%.

Das Weißbuch schlägt ein Handeln sowohl hinsichtlich des allgemein wirtschaftlichen Umfelds vor, das die Wahl eines Verkehrsträgers im Vergleich zum anderen bestimmen wird, wie auch hinsichtlich eines jeden der Verkehrsträger. Ich will hier nicht die 60 Maßnahmen erwähnen, die im Weißbuch vorgeschlagen sind, jedoch möchte ich drei Orientierungen hervorheben.

Zunächst ist der Zeitpunkt gekommen, eine wirksame Preisbildung für die Nutzung der Verkehrsinfrastruktur einzuführen, die alle externen Kosten berücksichtigt. Es ist daran zu erinnern, dass mehr als 80% der externen Verkehrskosten durch die Straße verursacht werden und dass eine wirksame Preisbildung die für die Umwelt weniger schädlichen Verkehrsträger begünstigen sollte. Daher hat die Kommission vorgesehen, 2002 eine Rahmenrichtlinie vorzulegen, die für alle Verkehrsträger die Grundsätze der Preisbildung und die Struktur der Gebühren erstellen soll.

Im Folgenden ist es notwendig, die Entwicklung der transeuropäischen Bahn zu beschleunigen, indem wir unsere begrenzten Mittel auf die Abschaffung der Engpässe im Eisenbahnsektor, auf den Bau von Fahrstrecken, um die aufgrund der Erweiterung entstehenden Verkehrsflüssen aufzunehmen, und auf die Projekte konzentrieren, um die Erreichbarkeit von peripheren Regionen zu erhöhen.

Hauptsächlich möchte ich an dieser Stelle die leistungsfähige Eisenbahnüberquerung der Pyrenäen benennen. Heutzutage erfolgt 95% des Austauschs von Ladegut über Land zwischen der iberischen Halbinsel und dem Rest Europas über Landstraßen, und bei mehr als der Hälfte dieser Fälle handelt es sich um eine weite Strecke des Überlandverkehrs durch Frankreich. Die Eisenbahn muss

einen Teil dieses Verkehrs zurückgewinnen, und in diesem Zusammenhang hat die Kommission am vergangenen Mittwoch im Hinblick auf die Überprüfung der Lage der transeuropäischen Bahn die Einführung der zentralen Eisenbahnüberquerung der Pyrenäen vorgeschlagen.

Letztendlich möchte ich die Wichtigkeit des Weißbuchs unterstreichen, das die Entwicklung der Intermodalität ermöglicht. Es ist unerlässlich, die verschiedenen Verkehrsmittel besser zu integrieren. In diesem Zusammenhang wird die Kommission ein neues EU-Programm zur Unterstützung von innovativen Projekten hinsichtlich der Intermodalität vorschlagen. Das vorstehende Programm namens Marco Polo wird über ein Jahresbudget von 30 Millionen Euro verfügen.

Im Folgenden wird der allgemeine Rahmen dieses Programms vorgestellt sowie einige der wichtigsten Nebenmaßnahmen. Nun möchte ich mich auf die spezifisch für den Eisenbahnsektor vorgeschlagenen Maßnahmen beziehen.

Es geht vor allem darum, den Ausbau des internen Marktes in diesem Sektor abzuschließen. Nach dem Sektor der Telekommunikation und der Energie handelt es sich tatsächlich um den letzten Sektor, bei dem die nationalen Märkte ein Monopol besitzen. Deshalb ist es wichtig, die Marktöffnung des Eisenbahnverkehrs zu vollziehen, wobei die Zugangsrechte zur Gesamtheit des nationalen und internationalen Verkehrs erweitert werden müssen.

Wie Sie bereits wissen, gestattet die neue modifizierte Richtlinie 91/440/CEE bezüglich des internationalen Verkehrs von Ladegut ein Zugangsrecht ab 2003, und zwar auf dem größten Teil der in der transeuropäischen Bahn zusammengefassten Strecken für Eisenbahnverkehr von Ladegut (RTEFF), das heißt auf 50 000 Kilometer Strecken, einschließlich aller für den Verkehr von Ladegut wichtigen Strecken.

Diese Etappe wird 2008 mit der Öffnung aller Strecken der nationalen Bahnen vervollständigt. Zum jetzigen Zeitpunkt jedoch lässt diese Einrichtung den nationalen Eisenbahnverkehr von Ladegut außer Acht, was nicht zufrieden stellend ist. Des-

halb werde ich ab Ende diesen Jahres die Öffnung der nationalen Märkte hinsichtlich des Eisenbahnverkehrs von Ladegut vorschlagen.

Das Weißbuch gibt außerdem die Darstellung eines Richtlinienentwurfs zur Eisenbahnsicherheit bekannt. Die progressive Durchführung einer interoperablen transeuropäischen Bahn zwingt uns, das Thema Sicherheit zu behandeln. Ohne diese Sicherheit wird es nicht zum freien Zugang kommen. Die besten Richtlinien hinsichtlich Interoperabilität werden nicht wirksam sein, wenn diese an nationalen, absolut inkompatiblen Sicherheitssystemen scheitern, oder falls die Sicherheit wie ein unkontrollierbares Argument ausgespielt wird, um bestimmte Betreiber auszuschließen. Auch hier wird eine Anstrengung erforderlich sein, um Transparenz zu ermöglichen und zu schaffen.

Der Richtlinienentwurf zur Sicherheit wird nicht direkt Sicherheitsgrundsätze festlegen, sondern wird einen Rahmen vorgeben, in dem gewisse Grundsätze dargelegt werden können, und zwar gemäß einem Modell, das sich stark an das der Interoperabilität anlehnt, unter Mitwirkung von nationalen und EG-Fachkräften. Es geht hauptsächlich darum, die wichtigsten Sicherheitsbestandteile für den Inhaber der Infrastruktur und der Eisenbahngesellschaften zu definieren und zu einer ständigen Weiterverwertung der Sicherheitsergebnisse zu schreiben.

Der zweite Bestandteil dieser Direktive bezieht sich auf die Gründung von nationalen unabhängigen Sicherheitsorganen, die hauptsächlich den unabhängigen Charakter der Überprüfungen und der Untersuchungen ermöglichen.

Drittens wird sich der Richtlinienentwurf mit den Sicherheitsbescheinigungen befassen, ihren Anforderungsniveaus, ihrer Gültigkeit und Zuordnung. Viertens wird die Ausarbeitung von gemeinsamen Sicherheitszielen sowie die Definition von gemeinschaftlichen Methoden und, falls notwendig, von gemeinsamen Richtlinien in Angriff genommen. Schließlich wird sich der Richtlinienentwurf mit der Identifizierung des Fahrzeugbestands als Sicherheitsvorkehrung befassen.

Um die notwendige Erfahrung und die notwendigen Mittel bereitzustellen und das Gebiet der Sicherheit mit dem existierenden Rahmen für die Interoperabilität zu verknüpfen, habe ich vor, am Ende des Jahres die Errichtung einer europäischen Eisenbahnagentur für Sicherheit und Interoperabilität vorzuschlagen.

Diese Agentur würde eine gemeinschaftliche technische Unterstützung für die Entwicklung der Interoperabilität und Sicherheit gewährleisten, was die notwendige Übereinstimmung zwischen diesen Gebieten sichert. Ich bestehe auf das Konzept einer technischen Unterstützung, da diese Agentur keine regulierende Funktion ausüben würde, sondern die Funktion eines technischen Beraters. Hinsichtlich der Richtlinien zur Interoperabilität und der zukünftigen Richtlinien hinsichtlich der Sicherheit werden die Beschlüsse gemäß dem Verfahren des Ausschusswesens, das heißt zusammen mit den Mitgliedstaaten und einem Überwachungsrecht des Europäischen Parlaments gefasst. Zu keinem Zeitpunkt wurde darüber gesprochen, dieses Verfahren zu verändern.

Dies sind die Hauptvorschläge des Weißbuches hinsichtlich des Eisenbahnverkehrs von Ladegut und die Vorschläge, die wir kurz vorstellen werden.

Ich werde den zweiten Teil meiner Ansprache dem Markt im Allgemeinen und dem Transportmarkt von Eisenbahnwagen im Besonderen widmen.

II – Der Markt des Eisenbahnverkehrs von Ladegut und die Zurverfügungstellung von Eisenbahnwagen

Die Öffnung für den Wettbewerb des Eisenbahnsektors bedeutet vor allem das Aufgeben von aufgeteilten nationalen Systemen, um einem authentischen europäischen Eisenbahnraum Platz zu machen. So basieren die neuen Richtlinien auf der Grundlage des Konzepts des Zugangsrechts zur Infrastruktur. In diesem entstehenden europäischen Raum erscheinen neue Betreiber, und Allianzen werden gebildet.

Viele große Unternehmen wie zum Beispiel IKEA oder BASF sind vor kurzem in den Eisenbahnmarkt eingetreten. Ihre Motivationen sind unterschiedlicher Natur. Einige Unternehmen möchten ökologischere Verkehrsmittel verwenden, um ihr öffentliches Image zu pflegen, was positiv ist.

Aber vor allem sehen diese großen Gruppen die Stauung des Straßennetzes voraus und möchten über eine akzeptable und effiziente Alternative verfügen. Und schließlich, falls einige Kunden der Eisenbahn beginnen, Züge ohne Zwischenbetreiber zu bewirtschaften, so würde ein Angebot ersetzt werden, das ihren Anforderungen nicht entsprechen würde, was die Qualität und Verlässlichkeit anbetrifft. Dies ist auch positiv, da diese Erfahrungen die existierenden Unternehmen zwingen, ein wettbewerbsfähiges Angebot aufzustellen. Diese neuartigen Erfahrungen (die, meiner Meinung nach, noch viel umfangreicher werden) zeigen konkret, dass wichtige Verbesserungen der Leistungsfähigkeit erzielt werden können.

Die von IKEA gemachte Erfahrung ist sehr interessant. Es wird der Versuch gestartet, ein Netz mit Eisenbahn-Pendelfahrzeugen zwischen den logistischen Hauptzentren der Gruppe innerhalb Europas zu organisieren. Für diesen Zweck hält die Eisenbahnfiliale dieses Unternehmens direkt Kapazitäten frei und handelt einen einzigartigen Vertrag mit den Inhabern der schwedischen, dänischen und deutschen Infrastruktur aus. Für den Einsatz des Antriebs hat IKEA eine Ausschreibung gestartet. Es handelt sich um eine vollkommen originelle Vorgehensweise in diesem Sektor, so dass die Anekdoten nicht ausbleiben: „Es geht darum, 10 Millionen m³ über die Schiene laufen zu lassen“!

Aber neben diesen bekannten Beispiele beginnen Dutzende von Eisenbahnbetreibern auf den Markt zu drängen. Einige gehen Bündnisse mit Industrieunternehmen ein, andere mit einem wichtigeren Eisenbahnverkehrsunternehmen eines anderen Landes. Einige Häfen versuchen, Bündnisse mit Eisenbahnbetreibern einzugehen usw.

Was die Fahrzeuge angeht, wird die Einrichtung eines gemeinschaftlichen Lokomotiven-Stammvermögens beobachtet, und die Finanzierungssysteme für Fahrzeuge durch Leasing entwickeln sich höchst schnell. Die Bestellungen großer Eisenbahnverkehrsunternehmen beziehen sich auf Fahrzeuge, die in verschiedenen Ländern nicht operabel sind, und immer mehr Lokomotiven überqueren die Grenzen mit ihrem Lokführer an Bord.

Dies sind alles Zeichen, dass die Übergangsphase eingeläutet wurde. Wie auch in anderen Sektoren sind diejenigen Betreiber, die die geänderten Zeiten vorhersehen und die sich ergebenden Möglichkeiten sofort nutzen, die großen Gewinner der Zukunft, und deshalb bin ich der Ansicht, dass die von Ihnen vertretenen Unternehmen eine blühende Zukunft vor sich haben.

Aber diese Entwicklung impliziert, dass davor sehr spezifische Probleme wie zum Beispiel die Notwendigkeit einer neuen Dynamik für den Transportmarkt von Eisenbahnwagen gelöst wurden.

Der Eisenbahnsektor könnte zum Beispiel einen drastischen Zuwachs des Leistungsvermögens erfahren, wenn diejenigen Hindernisse aus dem Weg geräumt werden, die einen effektiven Einsatz des Eisenbahnbestands verhindern. Ich möchte lediglich sechs Arbeitsbereiche nennen. Es handelt sich um Themen, die ausführlicher in dieser Konferenz behandelt werden, und ich möchte Sie bitten, sich entsprechende Gedanken im von mir beschriebenen europäischen Kontext zu machen.

1) Verringerung der Leerfahrten

Im Eisenbahnsektor ist die Hälfte der Strecken nicht ausgelastet. Auf dem Landstraßenverkehr sind es lediglich 30%. Ich bin mir bewusst, dass die Spezialisierung der Eisenbahnwagen immer größer wird und dass die Nachladung auf einigen Rückfahrtstrecken nicht möglich ist. Aber im Allgemeinen können die Leerfahrten verringert werden. Die positiven Ergebnisse der privaten Eisenbahnwagen ge-

genüber anderen, wie ich bereits in der Einleitung gesagt habe, beweist, dass große Leistungssteigerungen erzielt werden können. Aber dafür ist es notwendig, über ein Positionierungs- und ein Follow-up-System zu verfügen sowie über eine schnelle Reaktionsfähigkeit bezüglich Kundenanfragen. Darüber hinaus müssten archaische Regelungen hinsichtlich des Eisenbahnwagenaustauschs abgeschafft werden, da diese nicht gerade einen effizienten Fahrzeugeinsatz begünstigen.

2) Beendigung der Unterscheidung von Eisenbahnwagen verschiedener Eigentümer

Die aktuellen Regelungen hinsichtlich der Leistung und der Zulassung sind unterschiedlich, je nachdem, ob die Eisenbahnwagen Eigentum von Eisenbahnverkehrsunternehmen oder Dritter sind. Es ist mir bekannt, dass Ihre Organisation diese Unterschiedlichkeit bei der Handhabung als diskriminierend empfindet und dass Sie bei der Kommission eine Beschwerde in diesem Zusammenhang eingereicht haben. Ohne zu diesem Zeitpunkt auf den diskriminierenden Charakter dieser unterschiedlichen Behandlung einzugehen, möchte ich nur soviel dazu sagen, dass vom wirtschaftlichen Standpunkt her diese Art von Organisation, die von den Eisenbahnverkehrsunternehmen im Rahmen des RIV-Systems einberufen wurde, nicht lange überleben kann und außerdem in einem offenen Markt nicht sinnvoll ist. Wir müssen uns tatsächlich bewusst sein, dass die technischen Regelungen des RIV allmählich durch die technischen Vorgaben der Interoperabilität ersetzt werden und dass die Tarifregelungen dem Vertragsspielraum untergeordnet werden.

3) Durchsetzung der Interoperabilität und Vereinfachung der Verfahren für die Zulassung

Sie kennen bestimmt zur Genüge die auftretenden Schwierigkeiten, wenn es sich um die Zulassung eines Eisenbahnwagens eines Mitgliedstaates in einem anderen Mitgliedstaat handelt. Es ist nicht haltbar, 15 verschiedene bürokratische Verfahren aufrechtzuerhalten, die viel Zeit und Geld in Anspruch nehmen.

Durch die Entwicklung der Interoperabilität werden diese Zulassungs- und Inbetriebnahmeverfahren vereinfacht werden. Ich bin der Ansicht, dass im Rahmen des Möglichen das Prinzip der gegenseitigen Anerkennung angewandt werden sollte, um die Verfahren zu vereinfachen und die Vermarktungsfristen zu verkürzen.

4) Öffnung des Instandhaltungsmarktes

Es existiert kein europäischer Instandhaltungsmarkt und heutzutage kommt es häufiger vor, dass ein leer zurückrollender Eisenbahnwagen in sein Herkunftsland zur Durchführung von Instandhaltungsarbeiten geschickt wird, die problemlos an dem Ort durchgeführt werden könnten, an dem er sich befindet. Aber die aktuellen Unterstützungs- und Haftungsregelungen und der Mangel eines polyvalenten Instandhaltungsangebots bringen diese Entwicklung ins Stocken. Es handelt sich um einen Bereich, in dem der Sektor beachtliche Zuwächse der Leistungsfähigkeit erreichen kann. Deshalb bin ich für ein europäisches Zertifizierungssystem der Instandhaltungswerkstätte.

5) Schaffung eines einheitlichen Registers für Eisenbahnwagen

Das System der zwingenden Registrierung privater Eisenbahnwagen bei einem Eisenbahnverkehrsunternehmen, das Mitglied des RIV ist, wird abgeschafft. Die Eintragung der Eisenbahnwagen, wie auch die Zulassung von Kraftfahrzeugen, ist eine Aufgabe der öffentlichen Gewalt. So hat die Kommission eine Studie eingeleitet, um ein europäisches System für die Zulassung und Eintragung von Eisenbahnfahrzeugen zu entwickeln, die eine strikte Neutralität gegenüber den Betreibern gewähren muss. Dieses Register muss außerdem ein effizientes Mittel sein, um den Eisenbahnbestand in Echtzeit zu verwalten und die Austauschverfahren zu vereinfachen und dabei zum Beispiel die Möglichkeit zu bieten, Kenntnisse in Echtzeit über den Zustand jedes Eisenbahnwagens im Hinblick auf seine Instandhaltung zu erlangen.

6) Errichtung eines Follow-up-Systems der Eisenbahnwagen

Schließlich wird es notwendig sein, ein Positionierungs- und Follow-up-System der Eisenbahnwagen einzurichten. Die technischen Lösungen liegen vor und ich weiß, dass einige Betreiber schon einige Verbunde mit einem Navigationssystem (GPS) ausstatten. Auch hier muss besondere Aufmerksamkeit auf die Interoperabilität gerichtet werden.

Ich könnte noch weitere Gebiete aufzählen, in denen Fortschritte verzeichnet werden, aber ich habe mich lediglich auf einige Beispiele beschränkt, die zeigen, dass der Eisenbahnsektor einen wichtigen Wandel durchlebt.

Schlussfolgerung

Als Schlussfolgerung möchte ich mich ins Jahr 2010 versetzen, da es sich um den vom Weißbuch vorgeschlagenen Horizont handelt. Die von uns zu entwickelnde gemeinschaftliche Verkehrspolitik zusammen mit dem Abkommen hinsichtlich der im europäischen Rat in Göteborg angegebenen Zielvorstellungen der Staats- oder Regierungschefs

werden deutlich für einen modalen Neuausgleich sprechen, und diese Perspektive wird die Entwicklung des Eisenbahnverkehrs fördern.

Die Entwicklung dieses Sektors bedarf gewaltiger Investitionen, und um diese Investitionen zu begünstigen, ist es unerlässlich, klare Perspektiven festzulegen. Deshalb schaffen wir allmählich einen vollständigen und dauerhaften Rahmen vereinfachter und nicht diskriminierender Regelungen.

Diese Bewegung muss zu einer Klärung der Funktionen führen: Wir gehen von einer Situation mit Autoregulierung durch monopolistische Eisenbahnverkehrsunternehmen aus und bewegen uns in Richtung einer öffentlichen Regulierung eines normalen öffentlichen Sektors mit mehreren Betreibern.

Diese radikalen Veränderungen bieten den von Ihnen vertretenen Unternehmen sehr bedeutende Möglichkeiten. Die neuen Betreiber können sich tatsächlich nicht von vornherein auf langfristige Investitionen für einen Fahrzeugbestand einlassen, und der Vermietungs- oder Leasingmarkt müsste eine großartige Entwicklung durchleben.

Vielen Dank.

I. Preamble by the President

In 2001 once again, the UIP concentrated on offering ideas and recommendations towards the transformation process of European railways, while successfully striving to defend its members' interests in specific areas as part of its relations with public rail companies.

The liberalisation of rail service supported by the European Union is quickly changing the existing relationships between private and public railway companies, while altering the current system of responsibilities.

In this regard, UIP members have played an important role, participating in working groups, committees and informative meetings to clarify its members' points of view in order to contribute to an accurate diagnosis of the current situation and to elaborate future solutions which will enable the owners of private rail companies to continue to be one of the driving forces behind the recuperation of rail freight services.

On this front, the UIP maintains by the office of the Secretary General close and fruitful relations with the Directorate-General for Energy and Transport.

The main obstacle to recovering market share in freight service is the poor quality of the service and hence its unreliability.

Public railway companies place priority on passenger transport. Freight service is only provided when there is space and traction left over after passengers' needs have been satisfied, so in these circumstances service quality, in too many cases, is not acceptable.

The problem of illegal immigration between France and Great Britain using the freight trains that travel through the Eurotunnel is a particularly serious one. As a result of this situation, the volume of freight transport between the UK and the rest of the continent during the second half of the year was cut in half and completely eliminated on occa-

sions. A technical solution is urgently required, with better protection of the Frethune terminal managed by SNCF and political solutions by the governments of France and the United Kingdom.

The UIP has informed of the consequences of this problem regarding freight transport and the affected members have remained in close contact with rail companies in order to minimise the consequences of poor service to customers.

On the other hand, the policies governing traction prices and railroad usage are based on cost structures, which are not always in line with those produced or required by freight transport.

During the fiscal year 2001, there was neither an increase in the volume of tons/kilometre nor in the number of private rail wagons. The main cause was deficient train service coupled with strong pressure on rail companies to raise traction and usage prices.

The situation was exacerbated by an economic slowdown which made itself felt across the entire Continent starting in the second half of the year and deteriorated sharply with the brutal terrorist attack on the Twin Towers in New York and the Pentagon in Washington.

For the short term, P-wagon owners are collaborating, either directly or through their national associations, with public railway companies to improve service and to prevent a policy of rising prices coupled with poor quality from taking an even bigger bite out of the market share held at this time by European rail companies in freight transport.

In the medium term, the liberalisation of 50,000 kilometres of railroad tracks for international rail freight traffic starting in March 2003 will generate competition among traction operators. This in turn will lead to management models further based on economic criteria to improve the reliability of train service and with the ability to provide service at competitive prices.

In the long term, a final decision on the Global Navigation Satellite System, GALILEO, would be of great importance in improving transport efficiency in general, including rail transport, so the UIP is very much in favour of its application.

In defending the interests of its members on common issues with public rail companies, it should be noted that a formal complaint was filed in Brussels in 2000 for the discrimination suffered by the owners of private wagons compared to public ones with regard to the traction prices imposed on empty wagons.

During the year in question, negotiations continued between the national associations and public rail companies to find appropriate solutions in each particular case, as established in the Prague recommendations. Based on the progress made, it might be assumed that the problem of price discrimination could be resolved shortly in all countries for domestic traffic. For international traffic no solution could be reached in 2001.

Another very important issue concerns the indemnity agreement between railway companies and P-wagon owners, in which the representative of the UIP and the UIC have invested many hours of work and for which they continue to seek a satisfactory solution which is in line with the new European railroad legislation to come out of the liberalisation process.

Work also continued in the fields of improving service quality in freight transport. The French association AFWP elaborated a model to monitor service performance on a national level.

At the end of the year, UIP experts started their work of harmonising the conventional rail sector in the framework of several working groups of the European Association for Interoperability (AEIF).

The year culminated with the General Assembly and the Sevilla Congress on October 4th to 6th.

At the Assembly, Mr Heinrich Sikora stepped down after three years as the President of the UIP during which he presided over the organisation with great skill, achieving the stated objectives for his mandate. Then the new Director Committee and Management Committee were elected. The new President explained the UIP's objectives for the near future.

Also participating at the triennial Congress were Mrs Loyola de Palacio, Vice-President of the European Commission and EU Commissioner, Mr Francisco Alvarez Cascos, Spain's Minister of Transport, Mr Miguel Corsini, President of the UIC and RENFE and Mr Franco Castagnetti, President of F & L and Director of Contracts and Procurement for Polimeri Europa.

All of the participants highlighted the importance of rail to sustained growth in Europe and the urgent need to transform the system, as well as the important role which UIP members should play in the future.

At the Congress, the working groups reached valuable conclusions concerning the issues of interest to rail operators and clients. Solutions to these issues will benefit all of the parties concerned.

The UIP and its members will continue to collaborate with railway companies and with regional and national authorities to improve the position of rail service, to do what it takes to improve European competitiveness and, in doing so, to improve the profitability of private wagon owners.

The President:
Emilio Fernández Fernández

II. Report about UIP activities

Introduction

In the year 2001, the influence of the EU's liberalisation policy continued to be felt on the work of the UIP. The UIP was mandated not only to take up a position, but also to participate actively in the liberalisation process by contributing its own ideas.

Two themes are of particular interest to the UIP: telematics and maintenance. These are accompanied by the essential points of the work in the framework of "interoperability of the conventional rail system", which called for the growing intervention of UIP experts in several working groups in the framework of the EU directives.

In addition, the EU's desire to reform the European railways into units responding to the needs of the market began to have a concrete impact on relations between the RCs and the customers.

This relationship is complicated by the erosion of the traditional railway structures. Unanimous solutions, valid within the UIP, are rendered difficult because of the collapse of the solidarity between the RCs, the nascent competition and the arrival of new players in the market.

As to empty running, the "Prague recommendations" from October 2000 made it possible to draft national solutions during 2001, which have been deemed to be satisfactory by the customers. On the other hand, no solution has yet been found to the problems stemming from international empty running. That is why, in the course of the year, the UIP drafted some basic principles for the handling of empty running; these principles seek to secure equality of treatment between railway wagons and P wagons.

At the end of last year, a new problem emerged with regard to the new regulation of relations between RCs and customers following the announcement by some RCs that they were to challenge the liability convention in leaflet 433 between the RCs and the customers.

European Union

In 2001, the UIP continued to consolidate its position in Brussels. Some positive elements were as follows:

The UIP Congress in Sevilla in October 2001, at which the European Commissioner for Energy and Transport, Loyola de Palacio, took a stance in her introductory speech for the customers thereby reinforcing the international position of the P-wagon customers.

Working contacts with the units at the Transport DG proved useful in getting the UIP's views included in the EU directives, in particular in the "Interoperability" and "Safety" sectors.

The stances adopted by the UIP vis-a-vis topical issues in connection with the EU's policy illustrate the concrete possibilities and opinions.

In the framework of the directive on interoperability, the major harmonization work started in the autumn of 2001 with the participation of UIP experts. Following the practice employed previously for high-speed trains, the EU Commission instructed the European Association for Rail Interoperability (AEIF) to now frame the technical specifications (TSI) for the conventional rail sector.

The UIP was invited by the EU to take a responsible role in the framing of the TSI, in the "Rolling stock", "Noise" and "Application of telematics" areas.

In March 2001, the UIP filed an official complaint to the Competition DG against SJ and DSB on the basis of discrimination against P wagons compared to railway wagons on the matter of the billing of empty running. In October, this complaint was extended to the FS.

Throughout the year, the EU Commission has been reinforcing its efforts with a view to obtaining the anticipated liberalisation at least in the case of rail transport by the end of 2006.

In the EU's White Paper on the common transport policy, which the EU Commissioner presented at the UIP Congress, the needs of the customers were, for the first time, placed centre stage in the EU strategy. A total of 60 measures proposed should contribute to the establishment of the road share at its 1998 level by 2010.

At the end of 2001, the EU Commission presented its second "rail package", providing for the creation of a European railways agency, and the extension of the interoperability directive, which exists at the moment only for international traffic, to the whole rail network. There are likewise plans for a new safety directive setting out safety provisions for the whole rail system.

Other measures announced will relate mainly to the level of the quality of service in the rail sector.

UIP Commission

The UIP Commission met twice in 2001, in March in Paris and in October in Brighton.

During the year, the three UIP committees continued their work.

"Infrastructure" Committee

The two meetings of the Committee were held in Paris, at the headquarters of AFWP.

A total of ten associations were represented, and the presence of the presidents of the other Committees and of the Commission made it possible to establish useful contacts within the latter.

It offered the opportunity to receive and exchange information on the life of the associations and the work of the UIP.

This related notably to the developments in the registration contracts, in their techno-financial part, the relations between each party and its ad-

ministration, and the difficulties encountered in the evolution towards a harmonisation of the rules are regularly underlined.

In addition, the following points were raised.

Work of the Technical Committees of the UIC

With the reorganisation of the Technical and Research Commission and the work on automatic coupling, the detection of derailments, the authorisation of adjustable gauge wheel sets, the monitoring of axle behaviour and the authorisation of "low constraint" wheels, the authorisation of suspensions for 2-axled wagons with a wheelbase less than 8 m, as well as the work relating to composite brake blocks.

Technological developments

There were references to the familiar work, such as electronic brakes, the increase in axle load, etc.

Work of the UIC working groups, followed by the representatives of the UIP

- WG Change of track
- WG Loading directives
- WG RIV, spare parts

Work relating to interoperability

This was the opportunity to assess the progress made on the projects of the European Union on interoperability and rail safety, with the two being linked, and the creation of a European rail agency.

The representatives of the UIP in the working groups set up to draft the Technical Interoperability Specifications reported on the progress of the work and the problems encountered, notably with regard to the TSI on rolling stock, where there is a clear need to identify the freight rolling stock and its maintenance, including workshop qualification.

The work conducted by the UIC in the framework of the new COTIF, ATMF/APTU, was likewise followed.

European standardisation

The European standardisation work is currently very significant, notably with regard to TC 256, Rail Applications, and the Committee would strive to identify the projects which affect us more particularly, and noted the introduction of maintenance rules.

“Superstructure” Committee

The “Superstructure” Committee met twice in 2001, at the EVA offices in Düsseldorf.

In addition to the general information from the bodies, the following subjects were addressed:

- standardisation in the CEN TC 256 and 296
- RID experts panel and joint RID/ARD meeting
- EU – TPED Commission.

Drafting of a uniform form for the recording of the internal and external state of tank wagons (at the start and end of rental periods)

The work is reaching its end, and the forms will then be able to be loaded from the UIP Internet site.

Marking and certificates for water-tightness

After the observation that the majority rejected the handling of water-tightness marking in line with the “German type” and that the French approach (water-tightness certificate used) was preferred, some standard forms have likewise been produced. Thanks to these forms, experiments will need to be conducted and the subject returned to later.

Experiences on the introduction of the “restructured RID”

On this subject, the UIP has supported a CEFIC information session and itself implemented two RID amendment proposals designed to eliminate shortcomings in the new RID.

Mutual recognition of experts

On this familiar issue, the UIP has framed a demand to the RID experts panel for this matter to be reactivated in the discussion. The UIP’s objective of wide mutual recognition of the experts according to RID is also advocated on a majority basis and already being practised by many States. However, concerted regulations on RID are not in sight.

Telematics

A report on the status of the technical development in the telematics sector has been drawn up.

Handing over of the presidency of the working group

Dr. Hauch/EVA, the president of this committee, took leave of the participants at the November meeting, handing over the presidency to Mr Rainer Kogelheide/KVG. Dr. Hauch is retiring. The UIP thanked him for his achievements and extended to him its good wishes for his personal future.

“Legal Affairs” Committee

The “Legal Affairs” Committee met twice in 2001 in Brussels.

After a constitutive session, the Legal Committee met twice at the beginning of the year, under the presidency of the Secretary General of the UIP, Wolf Gehrman, and the climax was the discussions

with the representatives of the EU Commission on interoperability, rail safety and the level of the quality of service.

On this occasion, interoperability likewise proved to be an important theme, especially because the EU Commission, in the light of the UIP's papers on "liberalisation" and "European maintenance" had incorporated the harmonization of maintenance at the same time as the accreditation of workshops in its harmonization work in the framework of the directive on interoperability.

In addition to the EU experts, representatives of the SNCB, including the new president of the joint session, Albert Counet, who had taken over in October from Jacques Lagoutte, also participated in the discussion on the tasks of the new European railways agency and on the EU's strategy on the improvement of quality with regard to the circulation of freight by rail.

The UIP was invited by the Commission representatives to work in a responsible way on the EU measures for the improvement of the quality of service provision.

The future of leaflet 433 and the convention on liability were other important topics on which the Committee held intense discussions on its agenda.

The Committee unanimously took the view that the UIP was forced to react because of the situation created by the new railway companies which were not UIC members, and therefore did not comply with the convention on liability, and also because of the different regulation on liability in the new COTIF.

There was intensive discussion of an internal paper drafted on behalf of the Management Committee, putting forward possible options for adjusting the contractual relationship between the private wagon owners and the railway companies to the changed political climate.

The relationship between the technical annexes of the new COTIF and EU law was another important topic, both in the framework of the EU (technical specifications for interoperability) and the harmonization work carried out by the COTIF in rail transport raised questions about the relations between the two legal systems.

A conference staged by the central OCTI office in December 2001 reached the conclusion that the new technical annexes needed to be in keeping with EU law. At the end of 2001, the EU also indicated its intention of joining the Intergovernmental Organisation for International Carriage by Rail (OTIF), which is responsible for the drafting of the COTIF.

Together with the UIC, an information seminar was held in Mainz in March 2001 regarding leaflet 433 and the convention on liability.

The UIP Legal Committee also took over responsibility in October for the joint UIC/UIP legal committee, which will in future be chaired by the UIP.

The Central Europe working group, which reports to the Committee, held an information seminar at the end of May on the theme of "Private wagons" for railway companies and P-wagon owners from Central and South-East Europe. On this occasion, the foundation of new P-wagon associations in Hungary and Romania was also registered.

III. The internal life of UIP

Annual General Meeting

The Annual General Meeting took place on October 4th 2001 in Sevilla, Spain.

The Annual General Meeting treated the following items:

- The Minutes of the Annual General Meeting of September 22nd 2000 in Venice were unanimously approved.
- The 51st Annual Report, for the 2000 financial year, was approved.
- The auditors' report for 2000 was submitted. The Annual General Meeting thanked the auditors for their work.
- The Annual General Meeting approved the 2000 annual accounts and balance sheet.
- Release was unanimously given to the Directors' Committee for its management.
- The Secretary General explained the UIP financial situation, which continued to be tight due to the increasing number of activities.

As proposed by the Directors' Committee, the Annual General Meeting decided to fix the membership fee for 2002 as follows:

□ 1,687.— basic annual fee per member association plus □ 204.50 per 100 wagons.

- The Annual General Meeting confirmed the appointment of the auditors of the Swiss association VAP, Dr. Werner Maag, Max Maag AG and Mr Alain Margerin, CAIB BENELUX SA of the Belgian association LOMATFER for the 2001 financial year.
- The member associations elected the following delegates to the Directors' Committee for 2001/2002:

Austria	Mr G. Schwyer
Belgium	Mr A. Margerin
Bulgaria	Mr I. Chalev
Czech Republic	Mr M. Schubert
France	Mr G. Amblot
Germany	Mr Ch. van Eeden
Great-Britain	Mr M. Harvey
Italy	Mr L. Rampinelli
Poland	Mr I. Gójski
Slovakia	Mr J. Miklánek
Spain	Mr E. Fernández
Sweden	Mr P.A. Benthin
Switzerland	Mr A. Suter
The Netherlands	Mr N. van den Berg

- According to the bylaws, the previous President, Mr Heinrich Sikora, retired after three years' service. Mr Emilio Fernández Fernández was elected as his successor.
- Messrs. Gernot Schwyer and Gérard Amblot were elected Vice-Presidents.
- In 2002 the Annual General Meeting will take place on September 27th in Austria. The Austrian association *Verband der Privatgüterwagen-Interessenten* will take charge of its organisation.

Directors' Committee

In 2001 the UIP Directors' Committee met on March 8th in Zurich and on October 4th in Sevilla to prepare the Annual General Meeting and the creation of the Committee.

Management Committee

The Management Committee met four times. The meetings took place on March 8th, May 7th and December 4th in Zurich, and on October 4th in Sevilla.

Commission

The UIP Commission met twice in 2001: on March 13th and October 11th. On the agenda were discussions on the important technical problems of P wagons and the preparation of joint UIC/UIP meetings which took place on March 14th in Paris and on October 12th in Brighton at the invitation of the British Association PWF.

Committees

The three main UIP committees each met twice in the course of 2001:

Infrastructure committee on 15.3. and 23.11.

Superstructure committee on 10.5. and 8.11.

Legal committee on 23.4. and 7.12.

Working Groups

The various UIP working groups met when necessary (COTIF, empty runs, questions of responsibility, Central Europe, UIC/UIP legal groups).

Information seminars

Three information seminars in connection with the needs of private wagon owners in the EU and in Central and South-East Europe will be held jointly with the UIC in the course of the year.

For the Directors' Committee:

The President:
Emilio Fernández

The Secretary General:
Wolf D. Gehrmann

IV. P wagons and the future of rail freight

Speech of the Vice-President of the European Commission, Loyola de Palacio, on the occasion of the UIP Congress on October 5th 2001 in Seville

Minister,
Ladies and Gentlemen:

I am delighted that the UIP has taken the initiative in organising this conference, thereby underlining the prominent role played by the owners of private wagons in revitalising the railway sector.

Private wagons represent almost a third of the total number of wagons in Europe, and yet they account for almost half the traffic. This statistic is evidence of the dynamism injected by the companies you represent, but it is also indicative of the substantial productivity improvements which could be sustained by the railway sector as a whole.

I am aware of the fact that I am addressing investors here.

From the financial standpoint, an investment in railway rolling stock is a long-term commitment. However, the railway sector is currently facing a state of uncertainty: on the one hand, there is clearly market demand and yet, on the other, there are serious shortcomings regarding quality and the continued existence of a large number of archaisms which are holding back development.

As investors, you will be asking: "Where are we heading?"

The White Paper which the Commission has recently passed is an attempt to answer that question. Indeed, this guidance document offers a vision of how the transport system is developing in Europe and puts forward 60 specific proposals, many of which directly address the railway sector.

Consequently, I would first like to outline the key features of our White Paper and the specific measures proposed for the railway sector. I shall then go on to comment on developments in rail freight and in the wagon market in particular.

1 – Main guidelines of the White Paper and the role of the railways

We gave our White Paper the title "European Transport Policy: Time to Decide", because there can be no doubt that the moment has come to make decisions. We can either choose to do nothing and be passive witnesses to the programmed stifling of Europe's road networks and the gradual degradation of the railways, or we can choose to find a new balance in the use of the different means of transport.

Unless modal distribution changes, goods transport by road is liable to increase by 50% in the next 10 years. That is unacceptable.

The congestion of the road network, the air pollution to which this mode of transport gives rise, the rapid increase in CO₂ emissions coupled with safety imperatives, all call for an immediate response. These external costs of road transport are already a high price for society to pay, a price that could increase still further unless steps are taken.

A reliable general transport system is also crucial for the development of the European economy, and we cannot afford to wait until the congestion of our main road arteries has attained unsustainable levels before we begin to implement alternative solutions. Major undertakings located in Europe are beginning to anticipate these dangers and some are already looking in new directions.

We all acknowledge the need to support those means of transport with the best environmental consequences, such as the railways, inland waterways or short sea shipping.

In rail transport, we need to develop the quality and reliability of the service, since failure to do so will render us incapable of avoiding the present underuse of existing resources and of reversing the trend of recent years. That is to say, to put a halt to the continual decline in the market share of the railways, which ranges from an average of around just 14% for goods transport and 6% for passengers. These figures refer only to land transport. If we include intra-European maritime shipping in this

equation, then rail accounts for no more than 8% of the total freight market.

The aim of the White Paper is to take action both with regard to the overall economic context, which will determine the choice of one mode of transport over another, and with regard to each of these different modes. I do not propose to list here the 60 measures set out in the White Paper, but will simply stress three of the main guidelines on which they are based.

Firstly, the time has come to adopt an effective charging system for the use of transport infrastructures which takes account of all external costs. We should recall that more than 80% of the external costs of transport are incurred by roads and that an effective charging system must promote those means of transport that are less harmful to the environment. Consequently, the Commission intends to present a framework directive in the year 2002 to set out charging principles and a levies structure covering all methods of transport.

Next, we will need to speed up the development of the trans-European transport network, concentrating our limited resources on removing the bottlenecks from the railway sector, on creating routes to absorb the traffic flows generated by enlargement and on projects designed to improve access to outlying regions.

In this context, I would particularly like to emphasise the high-capacity railway route through the Pyrenees. Today, 95% of the goods traded over land between the Iberian peninsula and the rest of Europe are transported by road and, in more than half of these cases, this is long-haul traffic passing through France. The railways should recover part of this long-distance traffic, which is why, in the context of a review of the guidelines for trans-European networks, last Wednesday, the Commission proposed the introduction of the project for a Pyrenean central railway crossing.

Finally, I would like to emphasise the importance the White Paper gives to the development of intermodality. The improved integration of different modes of transport is vital. To make this possible,

the Commission will be proposing a new Community support programme for innovative initiatives aimed at promoting intermodality. The programme, called Marco Polo, will have an annual budget of Euros 30 million.

This, then, is the general framework, along with some of the major horizontal measures planned. I would now like to go on to mention the specific measures proposed for the rail sector.

First and foremost, the aim is to complete the construction of an internal market in this sector. After the opening up of telecommunications and energy, this is effectively the last "networked" sector where national markets have remained closed. Consequently, we now need to complete this opening process in the rail freight market, extending rights of access to all traffic, both national and international.

As you will be aware, in the case of international freight, the new amended Directive 91/440/EEC grants a right of access, from the year 2003 onwards, to most of the lines that make up the Trans-European Rail Freight Network (TERFN) – in other words, 50,000 kilometres of lines, including all lines which are of significance for freight.

This phase will reach completion in 2008 when all national network lines will be opened up. However, for the time being, this mechanism neglects national rail freight, which is unsatisfactory. I shall consequently be proposing the opening up of national rail freight markets from the end of this year.

Secondly, the White Paper announces the presentation of a draft directive on rail safety. The gradual completion of an interoperable trans-European network forces us to consider safety issues. Without it, there can be no free access. Even the best interoperability standards will be of little use if they come up against national safety systems which are totally incompatible with one another or where safety is wielded as an insurmountable argument with which to exclude certain operators from the market. Here too, it will be essential to strive for transparency.

The draft directive on safety will not directly set out safety principles, but will provide a framework within which such principles can operate, in a manner which will closely resemble the interoperability model in which both national and Community experts will be involved. The primary aim will be to define essential safety elements for infrastructure managers and railway undertakings, and to ensure permanent vigilance with regard to the results achieved in safety matters.

The second element refers to the creation of independent national safety bodies which, in particular, will be responsible for safeguarding the independence of the controls in place and the investigations carried out.

Thirdly, the draft directive will cover safety certificates, including the standards required, their validity and the awarding of these. Fourthly, common safety objectives will be tackled, as will the definition of common methods and, wherever necessary, common regulations. Finally, the draft directive will deal with the identification of rolling stock, in an effort to improve safety.

In order to mobilise the experience and resources required and to co-ordinate this safety area effectively within the existing interoperability framework, at the end of the year, I shall be proposing the creation of a European rail agency for safety and interoperability.

This agency will provide joint technical assistance for the development of interoperability and safety, thereby guaranteeing the pre-requisite coherence between these two fields. I would stress the term technical assistance, since this agency will not have a regulatory function, but will operate as a technical advisor. In the directives on interoperability and in the future directive on safety, decisions will be adopted according to the committee procedure, in other words, in conjunction with Member States and with a right to supervision by the European Parliament. There has been no talk of changing this process.

These, then, are the main proposals of the White Paper on rail freight and the proposals we

shall shortly be presenting. I would like to devote the second part of my speech to the market itself and, in greater detail, to the specific situation of the wagon supply market.

II – The rail freight market and wagon availability

Opening up the rail sector to competition means first and foremost abandoning compartmentalised national systems in order to build a genuine European railway area. Consequently, the spirit of the new directives is based on the concept of rights of access to the infrastructure. In this European area which is currently in the process of construction, new operators are appearing and alliances are being forged.

A number of large companies, such as IKEA and BASF, have recently joined the rail market in a very direct manner. They have different reasons for doing so. Some companies wish to use more ecological methods of transport to promote their public image, and this is a very good thing.

But above all, these major groups are anticipating the congestion road routes will face and want to find an acceptable and efficient alternative. Lastly, if some rail customers are beginning to operate trains without using intermediaries, it is with a view to replacing an existing offer which does not live up to their expectations, particularly where quality and reliability are concerned. This is also very positive, since these initiatives force existing companies to face up to a competitive offer. Such new initiatives (which in my view can only increase) are concrete proof that substantial productivity improvements can be achieved.

The IKEA venture is a very interesting one. The company has been organising a network of rail shuttles between the group's main logistical centres in Europe. To achieve this, its rail subsidiary directly reserves the space required and negotiates a single contract with the managers of the Swedish, Danish and German infrastructure. To meet its traction requirements, IKEA has published a call for tenders.

This is a totally novel initiative in this sector. Nor can it be written off as merely anecdotal, because it involves the rail transportation of 10 million m³!

But apart from such renowned examples, there are also dozens of small rail operators who are beginning to enter the market. Some of them forge alliances with industrial companies, others with a larger rail concern in another country. There are also ports which are trying to make alliances with rail operators, and so on.

Where stock is concerned, we are seeing the creation of a common pool of locomotives, and stock financing systems are developing apace with the use of leasing. Large rail companies are placing orders for stock which is interoperable in different countries and it is increasingly common for locomotives to cross frontiers with their driver on board.

All these are signs that the transition phase is already underway. As in other sectors, the operators who anticipate that times are changing and immediately grasp today's opportunities will be the tomorrow's winners, which leads me to believe that the companies you represent have a brilliant future ahead of them.

But such developments require a number of very specific problems to have been resolved beforehand, as the pre-requisite for the new dynamics emerging in the wagon supply market.

The rail sector, for instance, could obtain very significant productivity improvements if it were able to eliminate the obstacles which prevent the efficient management of the fleet of wagons. I would like to mention just six of these working areas. All of these are issues which will be further developed in the course of this conference and I will do no more than ask you to place these different thoughts in the European context I have described.

1) Reducing movements of empty wagons

In the rail sector, a half of all journeys take place with empty wagons. In road transport, by contrast, this figure is only 30%. I am aware that

wagons are increasingly specialised and that for certain types of traffic, reloading is not possible on the return journey. But overall, the number of empty trips could nevertheless be reduced. The positive results of private wagons when compared to the rest, as I mentioned in my preamble, is proof that substantial productivity improvements are possible. But to achieve this, we need a positioning and monitoring system and a capacity for rapid reaction to customers' requests. Likewise, we need to do away with the archaic system of wagon interchange which fails to promote efficient stock management.

2) Putting an end to the distinction made between wagons of different owners

The current charging regulations related to wagon features and registration differ according to whether the wagons are owned by railway companies or third parties. I am aware that your organisation feels these differences to be discriminatory, and the Commission is in the process of filing a complaint in this respect. Without wishing to enter the debate about discrimination, I would simply say that, from the economic standpoint, this type of organisation imposed by the railway companies in the context of the RIV system cannot, in any case, last for much longer and does not make much sense in an open market. Indeed, we should be aware that the RIV's technical prescriptions will gradually be replaced by technical interoperability specifications and contractual freedom will apply to charging provisions.

3) Achieving interoperability and simplifying official approval procedures

You will be more than aware of the difficulties which can arise when attempting to gain official approval for a wagon of one Member State in another Member State. We cannot continue resorting to 15 different bureaucratic procedures, all of which are extremely time-consuming and costly.

As interoperability proceeds, the procedures for authorisation and commissioning will be simplified. As far as possible, I would like to see the appli-

cation of the principle of mutual recognition with a view to reducing the procedures and cutting down the time to market.

4) Opening up the maintenance market

There is no European maintenance market and at present it is a common occurrence for wagons to be returned empty to their country of origin for maintenance operations that could quite easily be carried out on the spot. Current assistance and responsibility regulations, however, coupled with the lack of a versatile maintenance offer are preventing this development from taking place. Yet this is an area in which the sector could obtain substantial productivity improvements. Consequently, I would like us to move towards a European certification system for maintenance facilities.

5) Creating a single wagon register

The compulsory registration of private wagons with a railway company which is an RIV member will be abolished. Wagon registration, like car registration, is a task for which the public authorities should be responsible.

The Commission has therefore embarked on a study to develop a European system for the registration of railway stock which will guarantee strict neutrality for all operators. This registration will also be an effective instrument for administering the fleet of wagons in real time and for facilitating trade, offering the possibility, for instance, of ascertaining the real-time maintenance situation of each wagon.

6) Creating a wagon monitoring system

Finally, there is a need to create a wagon positioning and monitoring system. The technical solutions already exist and I know that some operators are fitting certain trains with GPS. Here too, special attention must be paid to interoperability.

I could go on to list other areas in which progress is being made, but I have just provided a few examples which demonstrate the magnitude of the changes the sector is currently undergoing.

Conclusion

By way of conclusion, I would like to move on to the year 2010 – the date set out in the White Paper. The common transport policy we are developing, in keeping with the guidelines issued by the Heads of State and Government at the Gothenburg European Council, will clearly favour a new modal balance and, thereby, promote the development of the railways as a means of transport.

The growth of this sector requires huge investment and to promote such investment it is essential to establish clear perspectives. This is why we are gradually creating a complete and stable framework of simplified, non-discriminatory regulations.

These developments need to result in a clarification of roles: our point of departure is a state of self-regulation by monopolistic railway companies and we are moving towards the public regulation of a typical economic sector with a large number of operators.

This radical change offers major opportunities for the companies which you represent. Indeed initially, new operators will not be in a position to make long-term investments in rolling stock and the leasing market cannot but undergo considerable growth.

Thank you very much.

Comptes de résultats / Abschluss / Results

Annexe I / Anlage I / Appendix I

	2000	2001
	EURO	EURO
I. Recettes / Einnahmen / Receipts		
1. Cotisations / Beiträge / Membership fees	316 460,50	312 645,08
2. Autres recettes / Verkauf, Diverses / Other receipts	4 345,85	108 070,86
3. Intérêts perçus / Zinsen / Interest received	168,44	507,99
Totaux / Gesamt / Total	320 974,79	421 223,93
II. Dépenses / Ausgaben / Expenditure		
Secrétariat Bruxelles / Sekretariat Brüssel / Brussels' Secretariat	309 611,67	427 480,01
Totaux / Gesamt / Total	309 611,67	427 480,01
Résultat de l'exercice		
Ergebnis des Geschäftsjahres	11 363,12	- 6 256,08
Result for the financial year		

Bilan / Bilanz / Balance sheet

Annexe I / Anlage I / Appendix I

	2000	2001
	EURO	EURO
I. Actif / Aktiva / Assets		
Valeurs disponibles / Verfügbare Werte / Available assets		
1. Banque / Bank / Bank	79 485,69	110 615,13
2. Caisse / Barkasse / Cash	0,97	16,46
3. Intérêts, créances / Zinsen, Forderungen / Interest, claims		11 135,37
4. Garantie locative LOMATFER / Mietgarantie LOMATFER / Rental guarantee LOMATFER		38,79
Totaux / Gesamt / Total	79 486,66	121 805,75
II. Passif / Passiva / Liabilities		
1. Capital / Kapital / Capital	112 567,98	112 567,98
2. Résultats reportés / Übertragenes Ergebnis / Result brought forward	- 54 854,40	- 61 110,48
3. Dettes / Verbindlichkeiten / Debts	21 773,08	70 348,25
Totaux / Gesamt / Total	79 486,66	121 805,75
Résultat de l'exercice		
Ergebnis des Geschäftsjahres	79 486,66	121 805,75
Result for the financial year		

31.12.2001

Wolf D. Gehrman
Secrétaire Général

Rapport des Commissaires aux comptes / Revisorenbericht

Annexe II / Anlage II

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 4 octobre 2001 à Séville, nous avons examiné les comptes de l'UIP pour l'exercice 2001 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 2001 se conclut avec un déficit de EURO 6 256,08. Voici le détail des recettes et des dépenses :

Cotisations / Mitgliedsbeiträge
Intérêts / Zinsen
Autres recettes / Sonstige Einnahmen
Secrétariat Général / Generalsekretariat
Perte au 31.12.2001 / Verlust per 31.12.2001

Nous avons constaté que la comptabilité est tenue avec exactitude. Nous vous proposons d'approuver les comptes de l'exercice 2001 et de donner décharge à l'administration gérante.

Winterthur / Anvers, avril 2002

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 4. Oktober 2001 in Sevilla, haben wir die Rechnung für das Geschäftsjahr 2001 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 2001 schließt mit einem Verlust von EURO 6 256,08. Nachstehend die einzelnen Einnahmen- und Ausgabenposten:

Dépenses Ausgaben	Recettes Einnahmen
EURO	EURO
	312 645,08
	507,99
	108 070,86
427 480,01	6 256,08
427 480,01	427 480,01

Wir stellen fest, dass die Buchhaltung sorgfältig geführt ist. Wir beantragen die Genehmigung der Rechnung für das Geschäftsjahr 2001 unter Decharge-Erteilung an die Geschäftsführung.

Winterthur / Antwerpen, im April 2002

Die Revisoren:
gez. Dr. Werner Maag gez. Alain Margerin

to the General Meeting of the International Union of Private Wagons

Acting as auditors and as auditors of the UIP, appointed by the General Meeting on October 4th 2001 in Sevilla, we have examined the accounts of the International Union of Private Wagons for the 2001 financial year, and report as follows:

Based on supporting documents, we have checked all the receipts and expenditure which are regularly entered electronically into the accounts and we have, as far as possible, submitted them to a material verification.

The 2001 financial year closes with a deficit of EURO 6,256.08.

Detail of the receipts and expenditure:

	Expenditure	Receipts
	EURO	EURO
Membership fees		312,645.08
Interest		507.99
Other receipts		108,070.86
Brussels' General Secretariat	427,480.01	
Deficit as at 31.12.2001		6,256.08
	427,480.01	427,480.01

We have noted that the accounts are accurately kept. We propose that you approve the accounts for the 2001 financial year and give release to the management.

Winterthur / Antwerp, in April 2002

The auditors:
signed *Dr. Werner Maag* signed *Alain Margerin*

Liste des membres / Mitgliederverzeichnis / Members' list

Annexe III / Anlage III / Appendix III

	Téléphone / Telefon / Telephone Téléfax / Telefax E-Mail	Nombre de wagons P Anzahl P-Wagen No. of P-wagons
Allemagne / Deutschland / Germany Vereinigung der Privatgüterwagen-Interessenten VPI Schauenburger Straße 52, D - 20095 Hamburg	(+49) 40 - 450 50 86 (+49) 40 - 450 50 90 vpihamburg@t-online.de	49 824
Autriche / Österreich / Austria Verband der Privatgüterwagen-Interessenten VPI Kunigundbergstraße 40, A - 2380 Perchtoldsdorf	(+43) 1 - 865 66 85 (+43) 1 - 865 66 8591 kesselwagen@kvg.at	4 061
Belgique / Belgien / Belgium 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	1 861
Bulgarie / Bulgarien / Bulgaria BPW – Balkan Private Wagons Association c/o EASTRA Ltd. 105, Arsenalski Bulvd., BG - 1421 Sofia	(+359) 2 - 963 13 30 (+359) 2 - 665 558 eastr@geobiz.net	960
Espagne / Spanien / Spain FAPROVE – Fomento de Asociaciones de Propietarios y Operadores de Vagones de España Alberto Alcocer, 46-6 ^o B, E - 28016 Madrid	(+34) 91 458 60 34 (+34) 91 458 87 57 faprove@teleline.es	6 515
France / Frankreich / France 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	42 921
Grande-Bretagne / Großbritannien / Great-Britain Private Wagon Federation Intl. Section, "Homelea", Westland Green, Little Hadham, GB - Herts SG11 2AG	(+44) 1279 - 843 487 (+44) 1279 - 842 394 geoffpl@o2.co.uk	3 598
Italie / Italien / Italy ASSOFERR – Associazione Operatori Ferroviari Via Cicognara 7, I - 20129 Milano	(+39) 02 - 903 720 21 (+39) 02 - 903 720 20 info@assoferr.it	4 253
Pays-Bas / Niederlande / Netherlands NVPNG Nederlandse Vereniging Particuliere Goederenwagens Postbus 284, NL - 3190 AA Hoogvliet Rotterdam	(+31) 10 231 0231 (+31) 10 231 0239 NVPNG@trimodal-europe.nl	2 031
Pologne / Polen / Poland Izba Gospodarcza Transportu Ladowego ul. Twarda 30, PL - 00-831 Warszawa	(+48) 22 - 697 91 16 (+48) 22 - 697 93 12 igt@igt.pl	6 799
République de Slovaquie / Slowakische Republik / Slovakian Republic 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	3 360
Suède / Schweden / Sweden Svenska Privatvagnföreningen Gårdsfogdevägen 7, SE - 168 66 Bromma	(+46) 8 - 629 25 70 (+46) 8 - 629 25 55 info@privatvagnar.com	4 351
Suisse / Schweiz / Switzerland 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	5 600
République Tchèque / Tschechische Republik / Czech Republic SPV – Sdružení majitelů a provozovatelů soukromých železničních vozů, Perucká 7, CZ - 121 44 Praha 2	(+420) 2 - 24 25 49 77 (+420) 2 - 24 25 49 77 spv@telecom.cz	6 928

Total des wagons P affiliés à l'UIP au 1^{er} janvier 2001

Summe der P-Wagen, die der UIP per 1. Januar 2001 angeschlossen sind

Total number of P-wagons affiliated to UIP as per January 1st 2001

143 062

Assemblées générales / Generalversammlungen / Annual General Meetings

			Président	Secrétaire Général
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. Körfgen	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. Körfgen	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. Gehrman
1999	Herfordshire	24 sept.		
2000	Venise	22 sept.		
2001	Séville	4 oct.	E. Fernández Fernández	W. Gehrman