



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

2003[■]

54^e Rapport de Gestion

54. Geschäftsbericht

54th Annual Report

UIP



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

2003[■]

54^e Rapport de Gestion

54. Geschäftsbericht

54th Annual Report

Table des matières / Inhaltsverzeichnis / Contents

I.	Le mot du Président	4
	Vorwort des Präsidenten	21
	Preamble by the Chairman	38
II.	Rapport des activités de l'UIP	8
	Bericht über die Arbeit der UIP	25
	Report about UIP activities	42
III.	La vie interne de l'UIP	14
	Das interne Leben der UIP	31
	The internal life of UIP	48
IV.	Discours du Député Européen Ulrich Stockmann lors de l'Assemblée annuelle des membres de la Vereinigung der Privatgüterwagen-Interessenten VPI « Politique ferroviaire européenne au début du 21 ^{ème} siècle »	16
	Rede des Europaabgeordneten Ulrich Stockmann anlässlich der Jahresmitgliederversammlung der Vereinigung der Privatgüterwagen-Interessenten VPI „Europäische Eisenbahnpolitik zu Beginn des 21. Jahrhunderts“	33
	Presentation by Ulrich Stockmann, European Deputy, at the annual members meeting of the Vereinigung der Privatgüterwagen-Interessenten VPI “European rail policy at the beginning of the 21 st century”	50
Annexe I	Comptes de résultats et bilan	
Anlage I	Abschluss und Bilanz	54-55
Appendix I	Results and balance sheet	
Annexe II	Rapport des Commissaires aux comptes	
Anlage II	Revisorenbericht	56-57
Appendix II	Auditors' report	
Annexe III	Liste des membres	
Anlage III	Mitgliederverzeichnis	58
Appendix III	Members' list	
	Assemblées générales	
	Generalversammlungen	59
	Annual general meetings	

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

Comité Directeur / Direktionskomitee / Directors' Committee

■ President:	Emilio Fernández Fernández
Vice-Presidents:	Bruno Dambrine (07.03) (France), Gernot Schwyer (Austria)
Secretary General :	Wolf D. Gehrmann

Per-Anders Benthin and Yannik Le Gars (Sverige), Philippe Boucheteil (France), Emilio Fernández Fernández (España), Ireneusz Gójski (Rzeczpospolita Polska), Alain Margerin (Belgique), Jaroslav Miklánek (Slovenská Republika), Geoffrey Pratt (United Kingdom), Luciano Rampinelli (Italia), Manfred Schubert (Česká Republika), André Suter (Schweiz), Henning Traumann (Deutschland), Nico van den Berg (Nederland), Petko Yosifov (Bulgaria)

Honorariat / Ehrentitel / Honorary title

■ Honorary Secretary General:	Walter Suter
Honorary President of UIP Commission:	Christian Schlegel

Comité de Gérance / Geschäftsführender Ausschuss / Management Committee

■ President:	Emilio Fernández Fernández
Vice-Presidents:	Bruno Dambrine (07.03), Gernot Schwyer
President of UIP Commission:	Philippe Boucheteil
Secretary General:	Wolf D. Gehrmann
Members:	Rainer Baumgarten (01-05.03), Jürgen Hüllen (06.03), Josef Küttel

Commission UIP / UIP-Kommission / UIP Commission

■ President:	Philippe Boucheteil
Vice-Presidents:	Michel Lembeye, Gernot Schwyer
Secretary General:	Wolf D. Gehrmann

Per-Anders Benthin, Vincent Bourgois, Emmanuel Cossic, Jean-Luc Dosquet, Frank Furrer, Rainer Kogelheide, François Lacour, Yannick Le Gars, Stefan Lohmeyer, Alberto Lopez, Alain Margerin, Andreas Nolte, Claude Piana, Geoffrey G. Pratt, Luciano Rampinelli, Gerhard Holger Runkel, Manfred Schubert, André Suter, Henning Traumann, Petko Yosifov

Secrétariat Général / Generalsekretariat / General Secretariat

■ Secretary General:	Wolf D. Gehrmann
----------------------	------------------

Boulevard du Souverain 53/17
B - 1160 Bruxelles

Telephone: (+32) 2-672 88 47
Telefax: (+32) 2-672 81 14
E-mail: info@uiprail.org
Website: <http://www.uiprail.org>

I. Le mot du Président

La baisse de qualité dans le service de traction s'est encore accrue en 2003. Cette situation a provoqué une baisse importante dans la rotation des wagons privés et donc une réduction des revenus pour les propriétaires de wagons à travers l'Europe.

Comme nous le savons tous, le transport par rail a perdu des parts de marché tout au long des 24 dernières années et, depuis quelques années, il a également perdu du volume. En 2003, la baisse était de 1 %. Ceci, associé à l'augmentation du transport de fret, spécialement en trafic international, a provoqué une augmentation du transport routier avec les conséquences suivantes :

- de nombreux problèmes **d'embouteillages** routiers entraînant une perte de productivité des sociétés de transport routier
- baisse de la qualité du service à l'industrie.

De plus, si le transport par rail continue à perdre des parts de marché, nous savons tous qu'avec le réseau routier prévu pour les prochaines années, le transport routier ne pourra pas absorber les 3,9 % d'augmentation de trafic attendus.

Une **croissance durable** demande un système de transport efficace et économique, avec des coûts extérieurs acceptables par la communauté. Le meilleur moyen d'y parvenir est d'augmenter le nombre de tonnes/km dans le transport ferroviaire.

La Commission Européenne a fait de gros efforts pour changer cette situation ; elle a

- publié les différentes **directives** qui réglementent la libéralisation du rail
- publié un **Livre Blanc** sur « La politique européenne de transport pour 2010 : il est temps de décider »
- publié différents **paquets ferroviaires**
- créé l'Association Européenne pour l'Interopérabilité Ferroviaire (**AEIF**).

Mais tous ces efforts par les autorités de l'UE n'ont pas été suivis par les initiatives politiques nécessaires pour obtenir des résultats dans la majorité des pays membres.



Comme on le sait, depuis le 15 mars 2003, le transport international de fret est libéralisé dans l'Union Européenne, ce qui veut dire que légalement depuis cette date tout opérateur privé ou public peut utiliser **avec sa propre traction** un réseau de 50 000 km qui traverse les différents pays.

Mieux, en septembre 2002, les sociétés qui gèrent les voies ferrées dans 16 pays (aujourd'hui il y a 22 sociétés), ont créé une organisation commerciale commune appelée **Rail Net Europe**, dans le but de faciliter l'acquisition de chemins ferroviaires dans le Trans European Railway Freight Network (TERF).

Cependant, en dépit de ces actions, aucun opérateur de traction, public ou privé, n'a été capable, jusqu'à présent, de transiter à travers les différents pays sur ce réseau ferroviaire avec sa propre traction.

Ainsi, jusqu'à présent, on peut dire que l'ouverture légale de l'infrastructure ferroviaire n'a pratiquement pas changé la situation du marché pour les clients du rail.

Toutes ces mesures n'ont pas arrêté la diminution de la part de marché du transport par rail qui, en 2003, était tombé à 7 % dans l'Europe des 15.

Pourquoi est-ce ainsi ? Pourquoi est-il si difficile de changer cette tendance dans le partage des modes de transport ?

Je pense que la réponse à ce problème est facile, mais certainement pas la solution.

En comparaison avec d'autres secteurs, les chemins de fer européens maintiennent encore 15 systèmes différents dans la technologie et la réglementation. On nous a souvent rapporté les problèmes posés par le fait que les trains doivent s'arrêter aux frontières intérieures de l'Europe pour résoudre les difficultés causées par :

- différents systèmes de signalisation
- différents voltages
- différentes longueurs de train et charges autorisées des wagons
- différentes normes et règles de travail (dans certains pays, il faut encore deux opérateurs pour la traction)
- le changement de tête de traction et d'essieux aux frontières avec la Finlande et la Péninsule Ibérique
- différentes documentations.

La Communauté Européenne fait de gros efforts pour résoudre ces problèmes d'interopérabilité.

Cependant, ce n'est pas là que se trouve le problème principal. Il y a 20 ans, ou même seulement 10 ans, le rail n'était pas interopérable mais le service fourni pour le fret était acceptable. Et donc la question doit être posée : **que s'est-il passé ?**

Le rail est géré aujourd'hui par des sociétés publiques dont l'objectif principal est de fournir un service public de transport de passagers pour lequel elles ont reçu des subventions substantielles pour couvrir leur déficit et faire les investissements. Donc toute l'opération est orientée vers les besoins techniques et économiques du transport de passagers.

Le service des passagers demande des trains courts, légers et rapides qui, à leur tour, ont besoin d'un système de voies ferrées à hauts investissements et coûts.

Le fret demande des trains longs, lourds et lents qui, au contraire, n'ont besoin que de voies

ferrées avec moins d'investissements et des coûts plus bas.

Il est très compliqué de fournir deux services aussi différents dans leurs nécessités techniques sur les mêmes voies.

La situation a empiré depuis le début des années 90 car les sociétés de chemin de fer ont absolument voulu concurrencer les transports aériens et routiers de passagers, ce qui a demandé des trains plus rapides et provoqué une importante réduction de la capacité du réseau ferroviaire.

Le résultat est un système ferroviaire avec des coûts beaucoup trop élevés pour le fret et, ce qui est plus important, **qui ne peut pas respecter les temps d'arrivée prévus** pour les trains de marchandises dans la plupart des services, car la préférence est donnée aux trains de passagers.

C'est le problème principal et la raison pour la perte de parts de marché.

Avant toute chose, un système de transport doit être **fiable**. Il doit pouvoir charger et décharger aux heures prévues. Peu importe qu'il soit plus lent que d'autres modes de transport, mais aucun client n'achètera un service de transport qui ne peut pas garantir son heure d'arrivée.

Cette incapacité de respecter un horaire est la conséquence directe de **la préférence accordée au trafic de transport de passagers** et de la complexité supplémentaire créée par le fait qu'il faut travailler avec différents systèmes ferroviaires locaux et les complications de coordination que cela suppose.

Un train ne doit pas seulement changer de locomotive et de conducteur aux frontières nationales, mais aussi entre certaines provinces ou zones ferroviaires à l'intérieur d'un même pays.

Si un train de passagers est en retard, le train de marchandises sera arrêté et mis sur une voie de garage pour laisser passer le premier, ce qui veut dire qu'il arrivera en retard au prochain point de changement de locomotive et il perd aussi le chemin

qui lui avait été alloué dans la zone suivante. C'est ainsi que le train de marchandises accumule les pertes de temps et arrive inévitablement en retard à destination.

Cependant, les chemins de fer ont amplement prouvé qu'ils peuvent **gérer leurs trains correctement** et toujours arriver à temps, comme ils y arrivent réellement avec les trains de passagers.

Nous nous demandons : pourquoi ne pas le faire aussi avec le fret ?

La raison vient du fait que les trains de passagers sont opérés avec des lignes réservées, comme par exemple les trains à grande vitesse ou les trains de navetteurs. Et, pour les autres lignes, ils sont aussi opérés comme s'il s'agissait de lignes réservées car les trains de passager ont la préférence et, s'il y a un problème de traction ou d'horaire, c'est le train de marchandises qui perdra le chemin ou la traction.

C'est pourquoi l'expérience montre que la vraie solution réside dans **un réseau ferroviaire réservé**.

La libéralisation créera les conditions nécessaires pour que le rail soit géré selon des critères économiques et non politiques.

Les trains de marchandises lourds et lents nécessitent beaucoup moins de signalisation et de coûts de maintenance des voies que les trains de passagers légers et rapides.

En 2003, l'UIP a fait une étude montrant qu'une voie ferrée pour le fret est rentable avec un coût entre 2,40 € et 1,80 € par train/kilomètre.

Par conséquent, il n'y a aucun doute qu'à partir du moment où le marché établira des paramètres économiques corrects et transparents, le transport de marchandises cessera d'être discriminé, recevra un traitement similaire à celui du transport de passagers et atteindra ainsi les conditions de fiabilité que le marché réclame.

Rien qu'en arrivant à l'heure convenue, le transport par rail pourrait retrouver la part de marché des années 70 en moins de 6 ans. Aussi bien l'industrie que les sociétés de transport routier sont prêtes à « sauter sur le train aujourd'hui ».

Cependant, nous sommes tous bien conscients des difficultés inhérentes à un processus de libéralisation tel que celui-ci et des années qu'il faudra pour arriver à une libéralisation complète du secteur.

À cause de ceci, il est essentiel, à court terme, de prendre certaines mesures, certaines **mesures politiques**, afin de réduire la **discrimination** dont souffre le transport de marchandises dans le système ferroviaire européen.

Nous voulons voir le chemin de fer retrouver sa part de marché dans le transport des marchandises car c'est essentiel pour la croissance durable que nous voulons tous pour l'Europe et pour une industrie compétitive, et nous savons très bien que le partage modal actuel et les tendances des dernières années ne peuvent pas continuer.

Mais aucune décision n'est prise sur le seul aspect qui peut et doit changer la situation, le **critère d'allocation des capacités des voies** entre passagers et fret.

Conclusion

Il est donc indispensable de réaliser :

- la **libéralisation** du chemin de fer, afin de créer la compétition et de permettre aux opérateurs d'entreprises ferroviaires de gérer leurs sociétés selon les paramètres du marché pour les rendre compétitives et rentables
- l'**interopérabilité**, afin d'obtenir un chemin de fer européen au lieu d'un ensemble de chemins de fer locaux

- la création de l'**Agence Ferroviaire Européenne** qui, en tant qu'organisme de régulation d'un chemin de fer continental, devra assumer dans le futur la gestion de tout le réseau européen. Si nous voulons construire l'Europe, nous devons gérer le système de transport de façon centralisée.

Mais, à court terme, si nous voulons changer la tendance actuelle, des **décisions politiques** doivent être prises AUJOURD'HUI :

1. Un **partage équitable des capacités** entre passagers et fret doit être imposé aux opérateurs du rail. Je pense que le fret devait disposer d'au moins 50 % de la capacité actuelle des voies européennes.
2. **Le système de préférence doit être changé** et il devrait être interdit de retirer un chemin ou une traction à un train de marchandises en faveur d'un train de passagers.
3. Certains investissements devraient être destinés à la création d'un **réseau de voies réservées au fret** (rien en comparaison de ce qui est investi dans le réseau à grande vitesse), en :

- réservant au fret toutes les voies parallèles aux voies à grande vitesse
- améliorant l'accès aux villes avec des voies alternatives à celles des trains de navetteurs
- améliorant l'accès aux ports maritimes et aux terminaux industriels
- allongeant les **voies de circulation de contournement**, afin de faciliter le transit des trains de passagers et de fret et permettant à ces derniers d'avoir au moins 1 500 m de long.

4. Entre-temps, la tendance de certains opérateurs publics d'équilibrer leurs comptes en augmentant le prix d'un service à la qualité aussi déficiente au lieu d'agir sur leurs coûts et productivité doit être abandonnée.

Si ces décisions ne sont pas prises immédiatement, le transport de marchandises par rail, avec une part de marché aussi basse que 7 %, risque de devenir sans objet avant que les effets de la libéralisation se fassent sentir.

Le Président :

Emilio Fernández Fernández

II. Rapport des activités de l'UIP

Introduction

Les activités de l'UIP se sont concentrées en 2003 sur deux points clé :

- collaboration de l'UIP dans les travaux d'harmonisation technique des groupes de travail de l'AEIF et
- élaboration et imposition de conditions minimales pour l'utilisation de wagons de fret au niveau européen (CGU).

Environ 20 experts de l'UIP ont travaillé intensivement dans les différents groupes de travail de l'AEIF (Association Européenne pour l'Interopérabilité Ferroviaire) dans le but d'apporter les expériences et les exigences du secteur des wagons privés dans les différentes TSI (Spécifications techniques pour l'interopérabilité) qui concernent les intérêts des titulaires.

Particulièrement dans le groupe de travail « Matériel roulant », la position du titulaire de wagons privés dans le cadre de l'harmonisation technique a fait l'objet de controverses pendant des mois.

À l'occasion des travaux sur l'uniformisation des entretiens, une lacune légale est apparue dans la position juridique du titulaire.

Celle-ci résultait du texte de la proposition de directive de l'UE sur la sécurité ferroviaire, dans lequel la responsabilité pour la sécurité dans le domaine du rail était partagée entre l'EF et l'opérateur de l'infrastructure, sans inclure nommément le titulaire ou le propriétaire du wagon dans la responsabilité. Les efforts de l'UIP sont donc allés dans le sens d'inclure le propriétaire du wagon en tant qu'acteur responsable dans le texte de la directive. Ceci a réussi fin 2003 grâce à une intervention au Parlement Européen qui a repris le propriétaire de wagons dans une proposition d'amendement.

Le deuxième point clé des activités de l'UIP concernait l'élaboration de CGU et une stratégie pour les imposer au niveau européen.

Grâce au travail intensif d'un petit groupe de juristes, l'UIP a pu remettre à l'UIC le texte des

CGU déjà début mars 2003. Avec ces CGU, l'UIP était en position de défendre ses intérêts clairement formulés lors des discussions avec les Chemins de fer UIC.

Le travail politique de l'UIP consistait à poser des jalons pour imposer les CGU au niveau européen, aussi bien dans la forme que dans le contenu. Le rôle de la Commission Européenne et celui de l'OCTI/COTIF à Berne ont été inclus dans ces réflexions afin de garantir une validité au-delà des frontières de l'UE.

Union Européenne

Le deuxième paquet ferroviaire a obtenu un accord politique en 2003. Des désaccords entre le Parlement Européen et le Conseil des Ministres ont conduit fin d'année à une procédure d'arbitrage qui a abouti en mars 2004 à un accord. L'UIP a présenté très tôt à la Commission sa position détaillée et ses exigences.

La Direction Générale « Energie et Transport » (DG TREN) a préparé en 2003 un troisième paquet ferroviaire dont la proposition de règlement sur des compensations en cas de non-respect des exigences de qualité contractuelles dans le fret ferroviaire a donné lieu en fin d'année à des débats acharnés entre la Commission Européenne et les entreprises ferroviaires traditionnelles. La position de l'UIP, publiée sur son site Internet, a contribué à ce que la Commission puisse maintenir sa proposition.

La réalisation de l'interopérabilité par des spécifications techniques unifiées pour les différents domaines du système ferroviaire en Europe a occupé les experts de l'UIP toute l'année, particulièrement dans les domaines des wagons de marchandises, la télématique, la réduction du bruit des wagons et le transport des produits dangereux.

Le financement de l'infrastructure ferroviaire européenne a également préoccupé l'UIP en 2003. Le Président Fernández a présenté la position de l'UIP lors d'un forum de discussion de haut niveau en novembre à Bruxelles.

Dans le cadre du projet européen « New Opera », l'UIP et des entreprises membres, réunies avec d'autres acteurs dans un consortium, ont préparé une proposition pour la mise en place d'un réseau de 15 000 km pour le transport des marchandises. Elle a été approuvée au cours du premier semestre 2004.

La ratification de la nouvelle COTIF par les états membres de l'OTIF a été accélérée à la fin de l'année par une recommandation de la Commission Européenne qui avait pris la décision d'adhérer à l'OTIF, ce qui ne sera possible qu'après l'entrée en vigueur de la COTIF. L'adhésion permettra à la Commission Européenne d'influencer le trafic ferroviaire au-delà des frontières de la Communauté car, dans le cadre de sa compétence, elle disposera des voix des états membres de l'Union Européenne.

Plusieurs conversations ont eu lieu en cours d'année entre l'UIP et les représentants de la DG TREN, ce qui a renforcé la position de l'UIP et les buts qu'elle a fixés.

Commission UIP et Réunion Commune UIC/UIP

La Commission, conformément aux accords avec l'UIC, ne se réunit plus qu'une fois par an. En 2003, la réunion s'est tenue en juin à Marseille.

Cette Réunion Commune devient de moins en moins un lieu de décisions concrètes engageant l'ensemble des entreprises ferroviaires, mais davantage une structure de déclarations de principes de la part de l'UIC, déclarations qu'il convient d'exploiter ensuite dans le cadre de négociations entre les associations nationales et les EF immatriculatrices.

Dans ce nouveau contexte, il a été nécessaire d'adopter une nouvelle stratégie consistant :

- lors de la réunion, à développer une argumentation détaillée destinée à étayer nos demandes et faire acter dans le procès-verbal l'accord de la part de l'UIC d'ouvrir des négociations au niveau national,

- après la réunion, à inviter les associations nationales à prendre contact avec leur EF immatriculatrice et d'informer le secrétariat de l'UIP des résultats obtenus.

Lors de la réunion de Marseille, les principaux thèmes suivants ont été débattus :

- Facturation de frais administratifs lors de réparations de wagons P
Il a été décidé que le GT « Facturations », auquel deux représentants de l'UIP participent, rédigera un manuel de procédures à suivre dans chaque cas.
- Prêt d'essieux montés
Le groupe UIC/UIP « Pièces de rechange » a formulé plusieurs propositions et doit rédiger les textes détaillés en tenant compte des remarques de l'UIP.
- Tarification des wagons sortant d'ateliers de construction
L'UIC a retenu nos arguments et examinera en Commission « Fret » la proposition de traiter les wagons neufs sortant d'ateliers comme un moyen de transport au lieu de les traiter comme marchandises.
- Conditions d'utilisation des wagons
Avec l'entrée en vigueur de la nouvelle COTIF, la disparition de la fiche 433 et la dénonciation par l'UIC de l'accord en garantie, il est nécessaire de bâtir un texte fixant les règles d'utilisation des wagons par les EF, les droits, obligations et responsabilités de chacune des parties et du traitement des dommages et avaries.
L'UIP et l'UIC, bien que d'accord pour arriver à un texte commun, divergent sur le caractère obligatoire ou non d'un tel accord et sur un certain nombre de points. Une commission d'experts de l'UIP et de l'UIC a été désignée pour rapprocher les points de vue et essayer d'arriver à un accord avant la mise en œuvre de la COTIF.

Comité « Superstructure »

Le comité « Superstructure » a siégé les 6.5.2003 et 24.10.2003 à Hambourg. Les priorités étaient l'accompagnement du développement juridique ultérieur dans le transport de produits dangereux, la normalisation et le travail sur des formulaires standardisés.

Les différents procédés pour le « codage réservoir » après la nouvelle structuration du RID ont été discutés dans le comité. Surtout en France, il y a une forte résistance car la France considère la réglementation sur les prescriptions de chargement comme insuffisante. La proposition française de devoir écrire sur la citerne, en plus du code, les dispositions spéciales, a été confirmée entre-temps par le comité technique RID. Ceci devrait clore les questions relatives au codage réservoir. Certes, les procédures varient dans les différents pays, cependant on ne constate plus de difficultés.

Les thèmes actuels ont présenté matière à discussion sur la modification du RID au I.1.2005, car il fallait introduire dans le RID les recommandations de meilleure sécurité, mises au point après plusieurs années de travail par le sous-groupe de travail RID. Résultant de ces recommandations, de nouvelles exigences seront introduites dans le RID 2005 concernant les points suivants :

- éléments d'absorption d'énergie sur les wagons pour les matières particulièrement dangereuses
- une plus grande dimension de la boulonnerie des trous d'homme avec dômes à 4 fléaux
- exigence de doublure en tôle sous les pièces soudées
- formation particulière concernant les matières dangereuses pour le personnel.

Les textes de notification concernant le nouveau RID 2005 peuvent être obtenus sur le site OTIF www.otif.org.

Les groupes de travail et le comité « Superstructure » sont toujours occupés avec les thèmes « détection de déraillement et protection contre

les chevauchements » car il faut encore trouver des règlements.

Un autre sujet, qui ne réjouit pas tous les participants, a fait son entrée dans le RID : suite aux attentats du 11 septembre et aux réglementations qui s'en sont suivies aux NU, on trouve maintenant des exigences sur le thème « sécurité » jusque dans le RID et l'ADR. Les exigences de base contenues dans le nouveau chapitre I.10 ont été adoptées après des discussions serrées et il faut attendre de voir comment la transposition dans la pratique s'effectuera.

Les premières expériences de reconnaissance mutuelle des experts RID ont été jugées positives. Après de longues discussions, l'UIP a enfin la possibilité légale de faire inspecter les wagons-citernes là où ils doivent être réparés ou révisés, sans devoir faire venir un expert du pays où le wagon a été immatriculé.

Par contre, les efforts de l'UIP pour un changement de l'exigence sur l'épaisseur minimale des parois n'ont pas abouti à des résultats aussi positifs. La proposition d'autoriser dans le texte du RID une épaisseur de paroi légèrement moindre, techniquement sûre et non inquiétante, n'a pas obtenu la majorité. Ceci, bien que presque tous les états présents aient été conscients que dans toute l'Europe les experts décrivent comme état de la technique une tolérance d'épaisseur de paroi légèrement moindre. Il a été décidé de ne pas poursuivre cette discussion vu que l'UIP tient à la mise au point des textes, mais pas à la réduction des exigences, qui n'est probablement pas calculable.

Après que la norme I4025 longtemps attendue et à laquelle l'UIP a aussi collaboré soit officiellement publiée et également citée dans le RID, toutes les conditions seront réunies pour l'entrée en vigueur reportée pour la deuxième fois au I.7.2005 de la directive européenne sur les compresseurs mobiles (TPED). Ce sujet, ainsi que la transposition dans les différents pays européens, pourrait faire l'objet des prochaines réunions du comité.

Après un long travail sur un formulaire UIP concernant l'état extérieur et intérieur des réservoirs

voirs, le travail a pu être achevé. Un document correspondant se trouve sur le site Internet de l'UIP à côté de la rubrique « degré de propreté », prêt à être téléchargé. Un autre formulaire sera encore ajouté pour les données concernant les éventuels joints intégrés. Le but de ces formulaires est de donner au loueur et à l'utilisateur une image claire de l'état et de l'équipement du wagon loué et d'uniformiser cette présentation.

Le représentant du groupe de travail Rail Tech, Luc van de Velde qui est présent lors des réunions de superstructure en tant qu'invité, a décrit les stipulations établies par ce groupe de travail visant le marquage des « wagons rincés à l'azote » et a informé qu'on s'occuperait de la qualification et de l'examen des ateliers sous le titre SQAS Rail.

Comité « Infrastructure »

Pour la 4^{ème} année depuis sa création, le comité s'est réuni en 2003 à deux reprises, en mai et en novembre. Désormais, 10 associations nationales adhérentes à l'UIP sont représentées.

Comme cela a déjà été rappelé, ces réunions permettent aux associations de partager leurs expériences et leurs problèmes, de dégager également des avis communs et d'entreprendre les actions nécessaires afin de les faire connaître.

À ce titre, il a été signalé la position de plusieurs entreprises ferroviaires cherchant à mieux rémunérer les « dépannages en ligne », dont la SNCB qui a augmenté son taux horaire d'une façon significative et la SNCF qui est en réflexion pour assurer ces prestations à un coût prenant en compte les frais de manœuvre ainsi que les frais fixes.

Il a été souligné que ce type de prestation, prévu par la fiche UIC 433, participe à la qualité du service que le tractionnaire doit au client, et qu'il doit être adapté aux besoins. Sur ce point, les membres du comité ont proposé de faire un état des lieux concernant les entreprises ferroviaires auxquelles ils sont généralement associés.

Il a été également rendu compte des travaux des groupes de travail UIC/UIP, pour la part concernant les comités GT UIC/UIP « Changement de voie », « Directives de chargement », « Pièces de rechange et modalité de transport ».

À cette occasion, il est rappelé que la majorité de ces groupes dépendent de la CTR de l'UIC (Commission Technique et Recherche).

À partir de janvier 2004, la CTR va se réorganiser en sous-comités, deux S/C regroupent les principaux travaux que nous suivions dans le cadre du S/C 08 « Wagons » :

- S/C 02 – Technique fret (présidé par M. Guidi) qui reprend notamment les GT RIV et les AP standardisation
- S/C 05 – Freinage et organes de roulements (présidé par M. Tourrade).

Au cours des réunions du comité « Infrastructure », les travaux organisés par l'Union Européenne sont également abordés, et les différents représentants de l'UIP ont l'occasion de répondre aux questions de leurs collègues, notamment sur le bruit et sur l'interopérabilité.

Sur le bruit et afin de répondre aux objectifs fixés par la Directive « Environnement », il est toujours question de réduire le bruit ferroviaire par la mise en place de semelles composites, sur les nouveaux wagons et également sur les wagons existants.

La date de mise en œuvre à l'horizon 2005 est évoquée, la STI « Matériel roulant » confirme les niveaux de bruit à ne pas dépasser.

Par contre, la mise en place de semelles « K » à haut coefficient de frottement sur le matériel existant est difficilement réalisable économiquement, et l'UIC cherche toujours une semelle « LL » se comportant comme une semelle en fonte.

Pour ce qui concerne l'élaboration des STI prioritaires :

- matériel roulant fret,
- télématique,
- exploitation,

la date de publication avant fin avril 2004 avait été annoncée.

Bon nombre de questions n'ont pas encore trouvé de réponses et les travaux se poursuivent.

L'UIP est particulièrement concernée par le rôle que doit jouer le « détenteur de wagons » dans la gestion de la maintenance.

Le comité suit également les travaux de l'UIC, chargée par la COTIF d'établir des prescriptions techniques unifiées à partir des fiches UIC existantes, celles-ci devant en principe être reprises dans les STI relevant de l'interopérabilité.

Il suit aussi les principales normes en cours de rédaction au CEN/TC 256, organisme européen de normalisation, qui a notamment la charge d'élaborer les normes prévues par les STI.

Travaux de l'AEIF

Nos experts impliqués dans les différents groupes de travail de l'AEIF liés à nos activités ont, avec leurs collègues, remis les propositions de STI sur les sujets tels que le wagon de marchandises, le bruit, la télématique.

Les travaux de l'AEIF ont reposé, dans une large mesure, sur les fiches actuelles de l'UIC et la réglementation, avec toutefois des modifications importantes concernant :

- la définition et le rôle du détenteur
- le bruit
- le contrôle des organismes notifiés
- les applications télématiques
- l'interopérabilité des réseaux.

Sur la définition et le rôle du détenteur, les règles ne sont pas encore définitivement arrêtées (voir paragraphe spécifique sur le détenteur), car tant la COTIF que les différentes directives européennes sur l'interopérabilité n'ont pas prévu avec assez de précision le rôle du détenteur.

En ce qui concerne le bruit, la STI de l'AEIF doit être reprise car elle ne correspondait pas aux attentes de la Commission Européenne en ce qui concerne la réduction du bruit dans le domaine ferroviaire.

Pour les autres STI, le travail d'harmonisation et de relecture a commencé au niveau de l'AEIF et les documents corrigés vont être soumis à l'avis du comité des états membres, dit « Comité 21 », pour être ensuite adoptés et publiés par la Commission Européenne.

Comité UIP « Questions juridiques »

L'utilisation des wagons de fret dans le nouveau cadre juridique était au centre des travaux des juristes de l'UIP qui se sont rencontrés en tout sept fois en 2003 pour des discussions internes ou en commun avec des représentants des chemins de fer.

Si, comme prévu, le nouvel accord COTIF déjà rédigé en 1999 entre en vigueur en 2005, alors le règlement concernant le transport international ferroviaire des wagons de particuliers (RIP) deviendra caduc. Avec cela, l'obligation légale d'immatriculer les wagons privés auprès d'une entreprise ferroviaire pour pouvoir les faire circuler sur le réseau public sera supprimée. L'homologation technique du wagon par un organisme d'état agréé suffira.

Cependant, vu qu'il reste encore nécessaire de réglementer l'utilisation des wagons dans l'opération ferroviaire, des prescriptions légales unifiées pour les contrats d'utilisation de wagons en trafic ferroviaire international (CUV) ont été incluses dans l'annexe D de la nouvelle COTIF. On peut s'éloigner de ces prescriptions légales. L'UIC et l'UIP ont débattu intensivement sur l'unification des conditions d'utilisation. Le plus gros problème était la responsabilité du « détenteur » qui remplacera la notion traditionnelle de titulaire.

Début juillet 2003, l'UIC a communiqué à l'UIP son projet de « Contrat Général d'Utilisation ». L'UIP avait déjà présenté en mars 2003 son projet de « Conditions Générales d'Utilisation de Wagons de Fret ». Plusieurs rencontres qui suivirent en 2003 eurent pour but de rapprocher les positions des deux parties. À la fin de l'année, ces positions étaient encore fort éloignées.

Commission UIC/UIP « Questions administratives et juridiques »

Cette commission s'est réunie à deux reprises en groupe plénier les 25 février et 7 mai 2003, puis une fois en groupe restreint, le 27 mai 2003.

La commission a reçu mission par la réunion commune UIC/UIP qui s'est tenue le 11 octobre 2002 à Varsovie d'examiner la note de synthèse de l'UIC concernant l'avenir de l'accord en garantie et

de formuler une prise de position avant le 20 juin 2003, date de la réunion commune de Marseille.

L'essentiel du travail de cette commission a donc été d'examiner cette note de synthèse. Dans ce cadre, a été particulièrement examinée la procédure à respecter pour la modification des dispositions contractuelles. La commission a conclu que, pour modifier une clause aussi importante que celle de l'accord en garantie, il était indispensable de respecter vis-à-vis de chaque titulaire à la fois un certain formalisme et un délai suffisant de préavis.

Par ailleurs, à l'occasion de la remise de son rapport d'activités, la commission a fait observer que la problématique de l'accord en garantie soulevait d'autres questions beaucoup plus larges. Celles-ci concernent plus globalement les futures relations EF/titulaires de wagons et ces questions n'avaient pas été traitées par la commission car débordant très largement du cadre de la mission initiale. C'est à cette occasion que le GT UIC/UIP « CGU/CUU » a été créé.

III. La vie interne de l'UIP

Assemblée Générale

L'Assemblée générale a eu lieu le 19 septembre 2003 à Lugano.

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

- Le procès-verbal de l'Assemblée générale du 27 septembre 2002 à Vienne a été adopté à l'unanimité.
- Le 53^{ème} Rapport de gestion – portant sur l'exercice 2002 – a été adopté.
- Les commissaires aux comptes ont présenté le rapport de 2002. L'Assemblée générale a remercié les commissaires aux comptes pour le travail effectué.
- L'Assemblée générale a approuvé les comptes et le bilan de 2002.
- L'Assemblée générale a donné à l'unanimité le quitus au Comité directeur.
- Le Secrétaire Général a expliqué une nouvelle fois la situation financière de l'UIP qui demeure tendue en raison des activités croissantes et de la diminution du nombre de wagons.

L'Assemblée générale a décidé pour 2004 sur proposition du Comité directeur de :

- maintenir la cotisation de base annuelle par association membre au même niveau que les années 2002 et 2003, soit € 1 687,-
- d'augmenter de 10 % la cotisation aux 100 wagons, soit € 225,-.
- L'Assemblée générale a désigné pour l'exercice 2003 comme commissaires aux

comptes Monsieur Luciano Rampinelli, Directeur Général de l'association italienne ASSOFERR, et Monsieur Alain Margerin, Secrétaire Général de l'association belge LOMATFER.

- L'Assemblée générale a approuvé à l'unanimité l'adhésion de l'association hongroise MVME – Magyar Vasúti Magánkosci Egyesület à l'UIP.
- Les associations-membres ont élu au Comité directeur les délégués suivants pour 2003/2004 :

Allemagne	Monsieur J. Hüllen
Autriche	Monsieur G. Schwyer
Belgique	Monsieur A. Margerin
Bulgarie	Monsieur P. Yossifov
Espagne	Monsieur E. Fernández
France	Monsieur B. Dambrine
Grande-Bretagne	Monsieur G. Pratt
Hongrie	Monsieur G. Czito
Italie	Monsieur M. Pacella
Pays-Bas	Monsieur N. van den Berg
Pologne	Monsieur I. Gójski
Slovaquie	Monsieur J. Miklánek
Suède	Monsieur Y. Le Gars et Monsieur P.A. Benthin
Suisse	Monsieur A. Suter
République Tchèque	Monsieur M. Schubert

- En 2004, l'Assemblée générale aura lieu le 30 septembre en Allemagne à Wiesbaden. L'association allemande (VPI) se chargera de l'organisation.

Comité Directeur

En 2003, le Comité directeur de l'UIP s'est réuni le 14 mars à Zurich et le 19 septembre à Lugano.

Comité de Gérance

Le Comité de gérance s'est réuni cinq fois en 2003. Les réunions ont eu lieu le 17 janvier, le 12 mars, le 11 juillet, le 18 septembre et le 28 novembre.

Commission

En 2003, la Commission UIP s'est réunie le 19 juin à Marseille.

À l'ordre du jour, les problèmes importants relatifs aux futures relations avec les entreprises ferroviaires et la préparation de la réunion commune UIC/UIP qui a eu lieu le 20 juin 2003 à Marseille sur invitation de la SNCF.

Comités

En 2003, les quatre principaux comités de l'UIP se sont respectivement réunis :

« Infrastructure » : les 19.5. et 28.11.2003 ;
« Superstructure » : les 6.5. et 24.10.2003 ;
« Questions juridiques » : les 25.2., 7.5. et 27.5.2003 ;
« Accord en garantie » : les 14.8., 25-26.8, 23.9. et 19.11.2003.

Groupes d'étude

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

En outre, les experts de l'UIP participent à plusieurs groupes de travail internationaux.

Pour le Comité directeur :

Le Président :
Emilio Fernández

Le Secrétaire Général :
Wolf D. Gehrmann

IV. Politique ferroviaire européenne au début du 21^{ème} siècle

Discours du Député Européen Ulrich Stockmann lors de l'Assemblée annuelle des membres de la Vereinigung der Privatgüterwagen-Interessenten VPI à Magdebourg, le 13 juin 2003

Par trois stratégies – la libéralisation, l'harmonisation et l'intégration – l'Union Européenne essaye d'optimiser le système de transport européen et de l'adapter au futur. Ceci vaut aussi pour le rail.

La libéralisation est nécessaire pour surmonter le découpage des marchés nationaux et ainsi satisfaire au marché intérieur unique européen. Dans la majorité des modes de transport, la libéralisation est achevée et, pour le rail, elle est à l'ordre du jour.

L'harmonisation doit apporter l'égalité des chances entre les différents intervenants nationaux ainsi qu'entre les différents modes de transport. Nous en sommes au début. Au moins les dix prochaines années seront dédiées en priorité à l'harmonisation.

La stratégie d'intégration vise à la réalisation d'un système global de transport, dans lequel chaque mode de transport peut apporter son avantage. Bien sûr il existe des activités pour des transports combinés et des transports intermodaux, mais globalement, sauf dans les discours du dimanche, cette stratégie est une musique du futur.

Le hic dans le cas du rail est que, pour son européisation, toutes les stratégies doivent être menées de front. La raison et le fondement de cela n'est pas une quelconque idéologie intrinsèque mais bien la revitalisation, voire la réanimation énergétique de ce mode de transport qui nous est si cher.

La stratégie de libéralisation

Le 1^{er} paquet ferroviaire en vigueur depuis le 15 mars 2001

Avec le premier paquet ferroviaire, on a obtenu les conditions nécessaires à la mise en place en Europe d'un trafic ferroviaire orienté vers les clients et la concurrence. Il doit être transposé dans les législations nationales pour le 15 mars 2003. Malheureusement, ce n'est le cas que dans très peu de pays. C'est pourquoi la Commission a annoncé – et elle a bien fait – qu'elle entamerait une procédure de non-respect de contrat contre les états membres qui s'opposent au droit européen.

Les points décisifs du premier paquet ferroviaire sont :

- 1) L'ouverture du marché pour des services ferroviaires internationaux en 2 étapes : en 2003, ouverture de plus de 50 000 km de voie ferrée sur le Réseau Ferroviaire Transeuropéen des marchandises et, en 2008, ouverture de l'ensemble du réseau.
- 2) Accès garanti au réseau pour les détenteurs de licences ferroviaires, c'est-à-dire : reconnaissance par tous les autres états membres des licences ferroviaires d'un état membre pour les entreprises qui effectuent des transports internationaux de marchandises. Mais jusqu'à présent l'acquisition du certificat de sécurité est problématique. Le certificat de sécurité continue à être accordé au niveau national et peut mener à des discriminations. Pour cette raison : nouvelle proposition dans le deuxième paquet ferroviaire.
- 3) On ne demande pas une séparation absolue entre réseau et opération. Cependant, les instances indépendantes qui elles-mêmes ne fournissent aucune prestation de traction et qui dépendent aussi bien juridiquement que pour leur organisation et leurs prises de décision des prestataires

ferroviaires devront allouer des capacités d'infrastructures ferroviaires selon des critères équitables et non-discriminants.

Malgré le premier paquet ferroviaire, l'offre de service transfrontalier concurrentiel est encore minime. Il y a aujourd'hui en Europe 14 systèmes de sécurité de train, 5 écartements de voies, 5 charges maximales différentes par essieu et par trajet et 5 systèmes électriques qui séparent les pays les uns des autres. Ceci empêche un trafic continu sans de coûteux changements de locomotives, de conducteurs et de personnel. Cette situation est insupportable et est une des raisons des désavantages du rail dans la concurrence avec les autres modes de transport.

Les chemins de fer n'ont pas assez pris conscience qu'il y a un important marché futur dans le trafic international avec transport à longue distance. Ils ont laissé échapper la chance stratégique d'acquiescer un nouveau marché de transport pour les marchandises et les passagers sur les distances supérieures à 500 km – ce qui est plus facile que de regagner les transports déjà perdus et passés aux autres modes de transport.

Il y a cependant ponctuellement des points de départ très prometteurs. La DB AG le prouve par exemple avec le trafic de marchandises entre Mannheim et Metz ou avec le trafic de passagers entre Francfort et Bruxelles. De telles offres ne couvrent malheureusement qu'un espace réduit et ne se réalisent pas à l'échelle européenne.

Un dernier mot au sujet de premier paquet ferroviaire :

Aucun pays membre de l'UE n'a transposé la directive dans le temps imparti. Je pense que c'est un véritable scandale car le paquet ferroviaire n'est pas tombé du ciel, mais il est le résultat d'un long processus législatif et de médiations entre le Conseil des Ministres et le Parlement Européen. Si le droit européen n'est pas transposé dans les droits nationaux, il faut se demander quel crédit les états membres accordent aux lois qu'ils ont eux-mêmes votées.

Le 2^{ème} paquet ferroviaire, présenté le 23 janvier 2002. Première lecture au Parlement Européen le 14 janvier 2003. (Le paquet est maintenant au Conseil, qui pourrait s'entendre fin mars sur un accord politique. Cependant la position commune officielle du Conseil n'est pas encore établie.)

La situation actuelle des chemins de fer européens est caractérisée, entre autres, par le manque de concurrence, soit une ouverture insuffisante du marché, un manque d'interopérabilité et différentes prescriptions nationales, principalement dans le domaine de la sécurité, qui rendent difficile l'entrée dans le marché.

À tout ceci, le deuxième paquet devrait porter remède. C'est pourquoi ce paquet contient des propositions sur :

L'accélération de l'ouverture des services ferroviaires de fret intranationaux et transfrontaliers sur tout le réseau ferroviaire européen.

L'ouverture déjà prévue du trafic ferroviaire de fret transfrontalier en 2008 doit être avancée et les réseaux intranationaux ouverts en même temps au cabotage. Sur ce point, le Parlement Européen est allé clairement plus loin que la Commission et a prévu pour le 1^{er} janvier 2006 l'ouverture du réseau ferroviaire pour les trafics nationaux et internationaux de marchandises ainsi que pour le trafic international de passagers. Il réclame l'ouverture pour le trafic national de passagers à partir du 1^{er} janvier 2008. De plus, le Parlement Européen a décidé que non seulement les entreprises ferroviaires, mais aussi d'autres personnes physiques et morales (chargeurs et expéditeurs) auront le droit d'accès au réseau. Ceci n'enthousiasme évidemment pas les chemins de fer, mais c'est la décision du Parlement Européen.

À ma grande surprise, lors de sa séance des 27 et 28 mars, le Conseil des Ministres a pu conclure un accord politique. Contre les voix de la France, de la Belgique et du Luxembourg, le Conseil s'est accordé pour ouvrir le trafic international de marchandises à la concurrence le 1^{er} janvier 2006 –

décision analogue à celle du Parlement. Quant au cabotage, le Conseil veut l'autoriser à partir du 1^{er} janvier 2008. Par contre, dans son accord politique, le Conseil n'accepte pas l'ouverture décidée par le Parlement Européen du trafic des passagers. Il reste maintenant à attendre la position commune officielle du Conseil, pour que la procédure de législation puisse être entamée.

La stratégie d'harmonisation

Harmonisation entre les transporteurs

En premier lieu, il y a la **réalisation de l'interopérabilité** par l'élaboration urgente de spécifications techniques pour l'interopérabilité (STI) de six sous-systèmes – entretien, infrastructures, énergie, matériel roulant, opération, la signalisation pour la conduite et pour la sécurité des trains. La compétence et le pouvoir de décision ultime pour l'élaboration des STI doivent être transférés de l'Association Européenne pour l'Interopérabilité Ferroviaire (AEIF) à l'Agence Ferroviaire Européenne qui sera prochainement créée.

Le European Train Control System ETCS pose aussi un problème : la solution européenne en matière de technique de conduite et de sécurité. L'immense besoin de rattrapage dans le domaine des techniques de conduite et de sécurité va dépasser les capacités des pays d'Europe de l'Est. Même les pays de l'Europe de l'Ouest qui ont déjà atteint de très hauts standards dans les techniques de conduite et de sécurité ne pourront pas financer le lourd coût des migrations. C'est pourquoi la mise en œuvre du ETCS va impérativement et à court terme de pair avec une solution pour le financement dans l'agenda politique.

Également d'une importance cruciale sont les mesures du deuxième paquet ferroviaire qui visent à **lever les différentes philosophies et exigences nationales de sécurité qui coexistent** par l'établissement de compétences, obligations et responsabilités minimales à travers l'UE. Des administrations nationales de sécurité, indépendantes des entreprises ferroviaires et des demandeurs

sur les plans de l'organisation, du droit et de leurs décisions, seront instaurées pour délivrer des certificats de sécurité dans un processus transparent. De plus, désormais, le principe de la reconnaissance mutuelle est acquis. Ceci veut dire qu'une gestion de la sécurité autorisée dans un pays membre exempte une entreprise ferroviaire de demander une nouvelle autorisation dans un autre pays membre.

Finalement, le deuxième paquet ferroviaire établit **l'Agence Européenne pour l'Interopérabilité et la Sécurité**. Celle-ci permettra une collaboration et une entente permanentes des spécialistes du chemin de fer des états membres dans les affaires de l'interopérabilité et elle dirigera et coordonnera les travaux en vue de l'interopérabilité. Le Parlement Européen a clairement établi que l'agence détermine les conditions de base pour la délivrance individuelle de certificats de sécurité, conditions sur lesquelles les autorités de sécurité de chaque pays doivent s'aligner.

Harmonisation entre les modes de transport

Il s'agit ici avant tout de la mise en place de l'égalité des chances entre les modes de transport. Le but au niveau européen est la création d'un cadre tarifaire pour tous les transporteurs, c'est-à-dire l'internalisation des frais d'infrastructure et des frais externes. Une directive-cadre sur ce sujet a été régulièrement annoncée et régulièrement repoussée. Cependant, une proposition de méthodologie devrait être encore présentée cette année.

Le Parlement Européen s'est clairement positionné dans le rapport Costa et a souligné le principe du pollueur-payeur : les utilisateurs doivent payer pour les coûts qui résultent de l'utilisation, de la qualité et de la sécurité de l'infrastructure.

Le Conseil Européen de Göteborg a aussi réclamé l'internalisation complète des coûts sociaux et écologiques et ainsi défini une mission européenne claire.

Alors, à quoi ressemble la stratégie européenne ?

Premièrement : tarification de l'utilisation de l'infrastructure (directive-cadre). Comme proposé dans le rapport Costa, il doit être autorisé d'investir les recettes correspondantes dans de nouveaux équipements d'infrastructure. Il faut donner ici la priorité à la construction d'infrastructures qui favorisent l'intermodalité – particulièrement en trafic combiné avec le rail – et qui ainsi offrent une alternative plus écologique. Il faut instaurer des péages et des taxes d'utilisation pour le financement des projets d'infrastructure ferroviaire. Dans son Livre Blanc sur le transport, la Commission s'est clairement exprimée en faveur de la possibilité de subventionnement transversal. Cependant, la Commissaire Européenne aux transport, de Palacio, fait déjà marche arrière. La lutte actuelle pour la compensation des péages le montre.

La deuxième partie de la stratégie européenne est la taxation des carburants. La Commission va présenter une proposition pour la mise en place d'une taxe unifiée sur les carburants pour le trafic routier professionnel. Le manque d'harmonisation de la taxation des carburants est un obstacle clair à un fonctionnement fluide du marché intérieur.

Les deux – l'internalisation et la taxation des carburants – doivent être harmonisés l'un sur l'autre car le premier instrument est complété par le second.

Fondamentalement, le prix pour l'utilisation de l'infrastructure – qu'il s'agisse d'aéroports, de ports, de routes, du rail ou de navigation interne – devrait varier selon le même principe en fonction de l'infrastructure utilisée, de la plage horaire, de la distance, du volume et du poids du véhicule, et de tout autre facteur qui a une influence sur la surcharge ou la dégradation de l'infrastructure ou de l'environnement. L'internalisation des coûts n'aurait pas d'effet négatif pour la compétitivité européenne car une telle politique pourrait (et devrait) être développée de sorte qu'une augmentation nette de la taxation de l'économie soit évitée, par exemple en se concentrant sur la structure de prix et en compensant d'éventuelles augmentations de tarification de l'utilisation de l'infrastructure par un abaissement des taxes existantes.

La stratégie de coopération et d'intégration

Le but est le renforcement de l'ensemble du système de transport. Au centre du débat se pose la question de la capacité de l'infrastructure. Le chemin de fer est au centre de la révision du **Réseau Transeuropéen** et la participation de financement de l'UE devrait être portée à 20 %.

Depuis peu, le Groupe de Haut Niveau se réunit à ce sujet sous la présidence de Karel van Miert, précédemment Commissaire au transport et à la concurrence. Il devrait présenter d'ici au printemps des propositions de remaniement fondamental des directives TEN. Sur base des propositions des différents pays, le groupe doit mettre en évidence un nombre limité de projets prioritaires pour les principales artères de transport. Particulièrement problématique en rapport avec le TEN est le fait que des 14 projets prioritaires (les projets d'Essen, 1994), seulement trois sont réalisés, soit seulement 20 % des projets prévus jusqu'en 2010. Les plus grands retards sont à noter dans les projets transfrontaliers et ferroviaires. La raison en est principalement financière. Il y a ici un urgent besoin d'action.

De plus, l'UE essaie de faire avancer l'intégration par le nouveau programme de support **Marco Polo**. Ce programme vise au transbordement du transport de la route vers des modes de transport plus écologiques : les trajets maritimes courts, le trafic ferroviaire et la navigation interne. Il est pourvu d'un budget de 75 millions d'euros pour la période 2003-2007. Il donne des aides au démarrage pour les services de transport de marchandises non liés à la route, promeut des actions innovantes qui permettent de surmonter les obstacles structurels et conduisent à une plus grande efficacité des chaînes de transport et soutient les actions pour l'amélioration et l'optimisation des connaissances, de la collaboration, de la logistique, des méthodes de travail et des procédés dans la chaîne du transport de fret.

Finalement, encore un mot sur l'ouverture à l'Est : l'élargissement de l'UE mènera à une augmentation massive du volume du transport. D'ici à

2010, la Commission Européenne s'attend à une augmentation globale du fret de 38 %, soit 50 % de plus pour la route et 13 % de plus pour le rail. Ceci rend le but de la politique du transport clair : le secteur du rail doit absorber une plus grande partie de la croissance du transport pour atteindre un rapport équilibré entre les modes et pour assurer l'efficacité du système de transport européen. Ceci est particulièrement vrai pour les pays candidats à l'adhésion, chez qui la part du transport par rail est traditionnellement très élevée. Malgré tout, il faut

remarquer ici aussi une régression ou plus exactement un transfert du rail vers la route. En Tchéquie et en Pologne, par exemple, la route a gagné 45 % au cours des dernières années. L'UE doit contre-carrer ce mouvement et essaye de le faire, entre autres, avec les fonds de l'ISPA, le programme de structure politique pour la préparation à l'adhésion, et dans le cadre de la révision des TEN. Cependant, les fonds disponibles sont loin d'être suffisants, ce qui fait qu'ici aussi il faut chercher de nouvelles formes de financement.

I. Vorwort des Präsidenten

Die Qualitätsabnahme bei der Zugförderung hat sich im Jahr 2003 noch verstärkt. Dies hat eine deutliche Verlangsamung des P-Wagenumschlags und dadurch einen Einkommensverlust für die Wageneigentümer überall in Europa verursacht.

Wir wissen alle, dass der Schienenverkehr im Lauf der letzten 24 Jahre Marktanteile eingebüßt hat, und seit einigen Jahren hat er auch an Verkehrsaufkommen verloren. Im Jahr 2003 nahm dieses um 1% ab. Hinzu kommt die Steigerung der Güterbeförderungspreise, insbesondere im internationalen Verkehr, was eine Zunahme des Straßenverkehrs mit folgenden Konsequenzen bewirkt hat:

- Zahlreiche **Verkehrsstaus** auf den Straßen, die zu Produktivitätsverlusten bei den Straßenverkehrsunternehmen führen
- Abnahme der Dienstleistungsqualität für die Industrie.

Wir wissen alle, dass, wenn der Schienenverkehr weiterhin Marktanteile verliert, der Straßenverkehr die erwartete Verkehrszunahme von 3,9% nicht bewältigen kann.

Ein **dauerhaftes Wachstum** erfordert eine wirksame und wirtschaftliche Beförderung mit externen Kosten, die für die Allgemeinheit annehmbar sind. Die beste Lösung besteht in einer Erhöhung der Tonnenkilometer im Schienentransport.

Die Europäische Kommission hat sich sehr darum bemüht, diese Situation zu ändern. Sie hat:

- **Richtlinien** zur Liberalisierung des Schienentransports vorgelegt;
- ein **Weißbuch** über „Die europäische Verkehrspolitik bis 2010: Weichenstellungen für die Zukunft“ veröffentlicht;
- drei **Eisenbahnpakete** verabschiedet;
- Harmonisierungsarbeiten im Rahmen der **AEIF** (Europäischer Verband für die Eisenbahn-Interoperabilität) initiiert.

Diese Bemühungen der EU-Behörden wurden jedoch in den meisten Mitgliedsländern nicht durch die notwendigen politischen Initiativen fortgesetzt.



Wie bekannt, ist der internationale Güterverkehr in der Europäischen Union seit dem 15. März 2003 liberalisiert, d.h.: Jeder private oder öffentliche Betreiber darf nun rechtmäßig, seit dem genannten Datum, **mit seinen eigenen Triebfahrzeugen** ein über die verschiedenen Länder verteiltes Netz von 50 000 km befahren.

Des Weiteren haben die Gesellschaften, welche die Bahninfrastruktur in 16 Ländern betreiben (heute gibt es 22 solcher Gesellschaften), im September 2002 eine gemeinsame Handelsorganisation **Rail Net Europe** gegründet, um den Erwerb von Eisenbahntrassen im Transeuropäischen Eisenbahn-Güterverkehrsnetz (Trans European Railway Freight Network, TERF) zu erleichtern.

Trotz dieser Aktionen ist es jedoch bisher keinem öffentlichen oder privaten Betreiber gelungen, mit eigenen Triebfahrzeugen die verschiedenen Länder auf diesem Eisenbahnnetz zu befahren.

Bisher hat die gesetzmäßige Öffnung der Eisenbahninfrastruktur für die Bahnkunden praktisch nichts an der Marktsituation geändert.

Alle diese Maßnahmen haben die Abnahme des Marktanteils des Schienenverkehrs, der 2003 im Europa der 15 auf 7% gefallen ist, nicht aufgehalten.

Warum sieht es so aus? Warum ist es so schwierig, diese Tendenz im Modalsplit zu ändern?

Es ist leichter, diese Frage zu beantworten, als eine Lösung zu finden.

Im Vergleich zu anderen Bereichen gibt es bei den europäischen Bahnen noch 15 verschiedene Systeme in technologischer und vorschriftsmäßiger Hinsicht. Häufig werden Probleme gemeldet, weil die Züge an den europäischen Binnengrenzen halten müssen, um die Schwierigkeiten zu überwinden, die auf folgende Tatsachen zurückzuführen sind:

- unterschiedliche Signalsysteme;
- unterschiedliche Stromspannungen;
- unterschiedliche zugelassene Zuglängen und Güterwagenbelastungen;
- unterschiedliche Normen und Arbeitsvorschriften (in bestimmten Ländern werden noch zwei Bedienstete auf einem Triebfahrzeug benötigt);
- der Triebfahrzeug- und Radsatzwechsel an den Grenzen mit Finnland und der Iberischen Halbinsel;
- unterschiedliche Dokumentationen.

Die Europäische Gemeinschaft gibt sich viel Mühe, um diese Interoperabilitätsprobleme zu lösen.

Das Hauptproblem liegt jedoch woanders. Vor 20 oder sogar vor 10 Jahren noch war die Bahn nicht interoperabel, aber die Dienstleistung im Güterverkehr war annehmbar. Man muss also die Frage stellen: **Was ist passiert?**

Die Bahn wird heute von öffentlichen Gesellschaften mit dem Hauptziel geleitet, einen öffentlichen Dienst für die Beförderung von Reisenden zu erbringen. Dafür erhalten sie wesentliche Zuschüsse, um ihr Defizit zu decken und Investitionen zu tätigen.

Es dreht sich also alles um die technischen und wirtschaftlichen Bedürfnisse für die Beförderung von Reisenden.

Der Reiseverkehr verlangt kurze, leichte und schnelle Züge, die ein System von Gleisen benötigen, welche mit hohen Investitionen und Kosten verbunden sind.

Der Güterverkehr verlangt lange, schwere und langsame Züge, deren Gleise weniger Investitionen erfordern und deren Kosten niedriger sind.

Es ist sehr kompliziert, zwei Dienstleistungen mit so unterschiedlichen technischen Bedürfnissen auf denselben Gleisen zu erbringen.

Die Situation hat sich seit dem Beginn der 90er Jahre verschlimmert, denn die Eisenbahngesellschaften wollten unbedingt mit der Reisendenbeförderung des Luft- und des Straßenverkehrs konkurrieren. Dafür waren schnellere Züge notwendig, was zu einer erheblichen Verringerung der Kapazität des Bahnnetzes geführt hat.

Das Ergebnis ist ein Bahnsystem, das viel zu hohe Kosten für den Güterverkehr aufweist und – was dabei noch wichtiger ist – das die für die **Güterzüge vorgesehenen Ankunftszeiten in den meisten Relationen nicht einhalten kann**, weil die Reisezüge bevorzugt werden.

Das ist das Hauptproblem und auch der Grund für den Verlust an Marktanteilen.

Ein Transportsystem muss vor allem **zuverlässig** sein. Es muss zu den vorgesehenen Zeiten verladen und entladen werden können. Ob dieses System langsamer ist als andere Transportarten ist nicht so entscheidend, aber kein Kunde wird eine Dienstleistung kaufen, wenn die Ankunftszeit nicht garantiert werden kann.

Diese Unfähigkeit, den Fahrplan einzuhalten, ist die unmittelbare Folge der **Bevorzugung der Reisendenbeförderung** und der zusätzlichen Kompliziertheit, weil mit unterschiedlichen regionalen Bahnsystemen gearbeitet werden muss, was notgedrungen auch die Koordinierung erschwert.

Ein Zug braucht das Triebfahrzeug und den Triebfahrzeugführer nicht nur an den nationalen Grenzen, sondern auch innerhalb desselben Landes, um von einer Provinz oder Bahnzone in die andere zu wechseln.

Wenn ein Reisezug verspätet ist, wird der Güterzug angehalten und auf ein Überholgleis geleit-

tet, um den Reisezug vorbei fahren zu lassen. Dadurch kommt der Güterzug mit Verspätung zur nächsten Wechselstelle und verliert damit auch die Trasse, die ihm in der folgenden Zone zugeteilt worden war. So häufen sich die Verzögerungen, bis der Güterzug dann unvermeidlich mit Verspätung am Bestimmungsort ankommt.

Die Bahnen haben jedoch schon reichlich bewiesen, dass sie ihre Züge entsprechend der Pünktlichkeit bei Reisezügen einsetzen könnten.

Wir fragen uns also: Warum findet dies nicht bei Güterzügen statt?

Das kommt daher, weil die Reisezüge, zum Beispiel die Hochgeschwindigkeitszüge oder die Vortzüge, auf vorbehaltenen Strecken betrieben werden. Und auf den übrigen Strecken haben die Reisezüge Vorrang, und falls das Triebfahrzeug ausfällt oder der Fahrplan nicht eingehalten werden kann, so trägt der Güterzug die Kosten.

Deshalb lehrt die Erfahrung, dass die wahre Lösung darin besteht, ein **spezifisches Bahnnetz vorzuhalten**.

Die Liberalisierung wird die notwendigen Bedingungen dafür herstellen, dass die Bahn nach wirtschaftlichen und nicht politischen Kriterien geleitet wird.

Die schweren, langsamen Güterzüge benötigen viel weniger Signalwesen und Instandhaltungskosten für die Gleise als die leichten, schnellen Reisezüge.

Eine Untersuchung der UIP aus dem Jahr 2003 hat gezeigt, dass eine Eisenbahnstrecke für den Güterverkehr schon bei Kosten je Zugkilometer zwischen 2,40 € und 1,80 € rentabel ist.

Infolgedessen besteht kein Zweifel darüber, dass sobald der Markt korrekte, transparente Parameter einsetzen und den Gütertransport ähnlich wie die Reisendenbeförderung behandeln wird, die Zuverlässigkeitsbedingungen erreicht werden, die der Markt verlangt.

Allein mit der pünktlichen Ankunft der Züge würde der Bahntransport in weniger als 6 Jahren die Marktanteile der 70er Jahre wieder erlangen. Sowohl die Industrie als auch die Straßenverkehrsgesellschaften sind bereit, „auf den Zug zu springen“.

Wir sind uns jedoch alle der Schwierigkeiten bewusst, die mit einem derartigen Liberalisierungsprozess verbunden sind, und dass es Jahre brauchen wird, um diesen zu vollenden.

Deshalb ist es wesentlich, kurzfristig bestimmte **politische Maßnahmen** zu treffen, um die **Diskriminierung**, unter der die Güterbeförderung im europäischen Eisenbahnsystem leidet, zu verringern.

Wir wollen, dass die Bahn ihren Marktanteil im Gütertransport wiedererlangt, weil das für ein dauerhaftes Wachstum, das wir Europa und der wettbewerbsfähigen Industrie wünschen, wesentlich ist. Wir wissen alle sehr gut, dass der derzeitige Modalsplit und die Tendenzen der letzten Jahre nicht so weitergehen können.

Aber keine Entscheidung wird über den einzigen Aspekt getroffen, der die Situation ändern kann und muss: **das Kriterium der Verteilung der Streckenkapazitäten** zwischen Reise- und Güterverkehr.

Schlussfolgerung

Es ist also unentbehrlich :

- die **Liberalisierung** der Eisenbahn durchzuführen, um Wettbewerb einzuführen und es den Betreibern von Eisenbahnverkehrsunternehmen zu ermöglichen, ihre Gesellschaften nach Marktparametern zu leiten, um sie wettbewerbsfähig und wirtschaftlich zu gestalten;
- die **Interoperabilität** zu verwirklichen, um zu einer europäischen Bahn anstelle einer Gruppe regionaler Bahnen zu kommen;

- die **Europäische Eisenbahnagentur** zu gründen, die als Regulierungsstelle einer Kontinentalbahn in Zukunft die Verwaltung des gesamten europäischen Netzes übernehmen muss. Wenn wir Europa aufbauen wollen, muss das Transportsystem zentral geleitet werden.

Wenn wir kurzfristig die derzeitige Tendenz ändern wollen, müssen HEUTE schon **politische Entscheidungen** getroffen werden:

1. Den Bahnbetreibern ist eine **gerechte Verteilung der Streckenkapazitäten** für den Reise- und den Güterverkehr vorzuschreiben. Ich meine, der Güterverkehr sollte mindestens über 50% der Leistungsfähigkeit der europäischen Strecken verfügen können.
2. **Das Bevorzugungssystem muss geändert werden.** Es sollte verboten werden, einem Güterzug sein Triebfahrzeug oder seine Trasse zu Gunsten eines Reisezuges wegzunehmen.
3. Bestimmte Investitionen sollten für die Schaffung eines **dem Güterverkehr vorbehaltenen Bahnnetzes** getätigt werden (dies ist nichts im Vergleich zu dem, was für die Hochgeschwindigkeit investiert wird), indem:

- alle parallel zu Hochgeschwindigkeitsstrecken verlaufende Strecken dem Güterverkehr vorbehalten werden;
- die Einfahrt in die Städte über alternative Gleise zum Nahverkehr verbessert wird;
- die Zufahrt zu den Seehäfen und den Industrieterminals verbessert wird;
- die **Umfahrungsgleise** verlängert werden, um den Transit der Reise- und Güterzüge zu erleichtern und damit eine Mindestlänge der Güterzüge von 1 500 m zu erlauben.

4. In der Zwischenzeit sollten die öffentlichen Betreiber darauf verzichten, ihre Konten durch Preiserhöhung einer immer noch mangelhaften Dienstleistung auszugleichen, anstatt auf Kosten und Produktivität einzuwirken.

Wenn diese Entscheidungen nicht unverzüglich getroffen werden, riskiert der Schienengüterverkehr, der gegenwärtig nur noch einen Marktanteil von 7% hat, gegenstandslos zu werden, bevor die Auswirkungen der Liberalisierung zu spüren sind.

Der Präsident:

Emilio Fernández Fernández

II. Bericht über die Arbeit der UIP

Einführung

Die Aktivitäten der UIP konzentrierten sich im Jahre 2003 besonders auf zwei Schwerpunkte:

- Mitarbeit der UIP bei den technischen Harmonisierungsarbeiten in den AEIF-Arbeitsgruppen und
- Erarbeitung und Durchsetzung europaweiter Mindestbedingungen für die Verwendung der Güterwagen (AVB).

Rund 20 Experten der UIP arbeiteten intensiv in verschiedenen Arbeitsgruppen der AEIF (Europäische Vereinigung für Interoperabilität im Schienenbereich) mit dem Ziel, die Erfahrungen und Forderungen des P-Wagen-Sektors in alle diejenigen TSI (Technische Spezifikationen für Interoperabilität) einzubringen, die Interessenbereiche der Einsteller betreffen.

Insbesondere in der AG „Rollendes Material“ wurde dabei die Stellung des P-Wagen-Einstellers im Rahmen der technischen Harmonisierung monatelang kontrovers diskutiert.

Anlässlich der Arbeiten zur Vereinheitlichung der Instandhaltung hatte sich eine gesetzliche Lücke hinsichtlich der rechtlichen Stellung des Einstellers gezeigt. Diese resultierte aus dem Text des Richtlinienvorschlags der EU zur Eisenbahnsicherheit, in dem die Verantwortlichkeit für die Sicherheit im Schienenbereich zwischen EVU und Infrastrukturbetreiber aufgeteilt wurde, ohne den Einsteller bzw. Wagenhalter ausdrücklich in die Verantwortung einzubeziehen. Die Bemühungen der UIP gingen daher dahin, den Fahrzeughalter als verantwortlicher Akteur in den Text der Richtlinie einzuführen. Dies gelang Ende 2003 durch Intervention beim Europäischen Parlament, das den Wagenhalter in einen Änderungsantrag aufnahm.

Der zweite Schwerpunkt der UIP-Aktivitäten betraf die Erarbeitung der AVB und eine Strategie, diese europäisch durchzusetzen.

Dank der intensiven Arbeit einer kleinen Gruppe von Juristen konnte die UIP bereits Anfang März 2003 der UIC offiziell den Text der AVB überreichen.

Mit diesen AVB war die UIP in der Lage, in der Diskussion mit den UIC-Bahnen ihre klar formulierten Interessen zu verteidigen.

Die politische Arbeit der UIP bestand darin, Weichen zu stellen, um die AVB hinsichtlich Form und Inhalt europäisch durchzusetzen. In diese Überlegungen wurde auch die Rolle der EU-Kommission und die des OCTI/OTIF in Bern eingeschlossen, die eine Geltung über die Grenzen der EU hinaus garantieren könnte.

Europäische Union

Das zweite Eisenbahnpaket erreichte in 2003 politische Einigung. Meinungsunterschiede zwischen Europäischem Parlament und Ministerrat führten Ende des Jahres zu einem Schlichtungsverfahren, das im März 2004 mit einer Einigung abgeschlossen wurde. Die UIP hat der EU-Kommission frühzeitig ihre detaillierte Position und ihre Forderungen zugestellt.

Die Generaldirektion „Energie und Verkehr“ (GD TREN) bereitete 2003 ein drittes Eisenbahnpaket vor, deren Verordnungsvorschlag über Entschädigungen bei Nichterfüllung vertraglicher Qualitätsanforderungen im Schienengüterverkehr Ende des Jahres Gegenstand einer erbitterten Auseinandersetzung zwischen EU-Kommission und den traditionellen Bahnen war. Die Position der UIP, veröffentlicht auf ihrer Homepage, trug dazu bei, dass die EU-Kommission ihren Vorschlag aufrechterhalten konnte.

Die Herstellung von Interoperabilität durch einheitliche technische Spezifikationen für die verschiedenen Teilbereiche des Eisenbahnsystems in Europa beschäftigten UIP-Experten während des ganzen Jahres, insbesondere in den Bereichen Güterwagen, Telematik, Lärmreduzierung bei Eisenbahnen und Gefahrguttransport.

Die Finanzierung der europäischen Schieneninfrastruktur war ein Thema, das die UIP im Jahre 2003 ebenfalls beschäftigte. In einer hochrangig besetzten Diskussionsrunde im November in Brüssel vertrat UIP-Präsident Fernández die Position der UIP.

Im Rahmen des EU-Projekts „New Opera“ bereiteten die UIP und Mitgliedsunternehmen innerhalb eines Konsortiums einen Vorschlag zum Ausbau eines europäischen Netzes von 15 000 km für den Güterverkehr vor, der im ersten Halbjahr 2004 gebilligt werden soll.

Die Ratifizierung des neuen COTIF durch die Mitgliedstaaten der OTIF wurde Ende des Jahres durch eine Empfehlung der EU-Kommission beschleunigt, die die Entscheidung getroffen hatte, der OTIF beizutreten, was indes erst nach Inkrafttreten des COTIF möglich ist. Der Beitritt wird der EU-Kommission erlauben, den europäischen Schienenverkehr über die Grenzen der EU hinaus zu beeinflussen, da sie im Rahmen ihrer Zuständigkeit über die Stimmen der EU-Mitgliedstaaten verfügen wird.

Im Laufe des Jahres kam es zu mehreren Gesprächen der UIP mit Vertretern der GD TREN, die dazu beitrugen, die Position der UIP und ihre Zielsetzungen zu stärken.

UIP-Kommission und gemeinsame Sitzung UIC/UIP

Gemäß der mit der UIC getroffenen Vereinbarung tagt die Kommission nur noch einmal jährlich. Im Jahr 2003 fand die Sitzung im Juni in Marseille statt.

Diese gemeinsame Sitzung wird immer weniger der Ort konkreter Entscheidungen, die für alle Eisenbahnverkehrsunternehmen verbindlich wären, sondern eine Struktur, in der seitens der UIC grundsätzliche Erklärungen abgegeben werden, die dann im Rahmen der Verhandlungen zwischen den nationalen Verbänden und den einstellenden Eisenbahnverkehrsunternehmen auszunutzen sind.

In diesem neuen Kontext wurde die Anwendung einer neuen Strategie erforderlich, die darin besteht:

- bei der Sitzung eine detaillierte Argumentation zur Unterstützung unserer Forderungen zu entwickeln und die Zustimmung der UIC, Verhandlungen auf nationaler Ebene aufzunehmen, in der Niederschrift festhalten zu lassen;
- nach der Sitzung, die nationalen Verbände aufzufordern, mit ihrem jeweiligen EVU Fühlung zu nehmen und dem UIP-Sekretariat die erreichten Ergebnisse mitzuteilen.

Bei der Sitzung in Marseille wurden folgende wichtige Themen diskutiert:

- Fakturierung von Verwaltungskosten im Zusammenhang mit P-Wagenreparaturen
Es wurde beschlossen, dass die AG „Fakturierung“, an der zwei UIP-Vertreter teilnehmen, ein Handbuch mit den in jedem Fall zu befolgenden Verfahren verfassen wird.
- Radsatzverleih
Die Arbeitsgruppe UIC/UIP „Ersatzteile“ hat mehrere Vorschläge verfasst und soll jetzt unter Berücksichtigung der Bemerkungen der UIP detaillierte Texte abfassen.
- Tarifierung der fabrikneuen Güterwagen
Die UIC hat die Argumente der UIP angenommen und wird im Ausschuss „Güterverkehr“ den UIP-Vorschlag prüfen, fabrikneue Güterwagen als Beförderungsmittel und nicht als Transportgüter zu behandeln.
- Verwendungsbedingungen der Güterwagen
Mit dem Inkrafttreten des neuen COTIF, der Aufhebung des UIC-Merkblatts 433 und der Kündigung des Haftungsabkommens durch die UIC ist es erforderlich,

einen Text zu verfassen, in dem die Verwendungsbedingungen der Güterwagen durch die EVUs, die Rechte, Pflichten und Verantwortlichkeiten der Vertragsparteien sowie die Behandlung der Schäden und Entschädigungen geregelt sind.

UIP und UIC sind zwar bestrebt, zu einem gemeinsamen Text zu gelangen, sie sind sich jedoch noch uneinig bezüglich der Verbindlichkeit eines solchen Abkommens und einer gewissen Anzahl anderer Punkte. Es wurde eine Gruppe Sachverständiger der UIP und der UIC benannt, um die Gesichtspunkte einander näher zu bringen und zu versuchen, ein Abkommen vor der Inkraftsetzung des COTIF zu schließen.

Ausschuss „Aufbauten“

Der Ausschuss „Aufbauten“ tagte am 6.5. und am 24.10.2003 in Hamburg. Schwerpunkte der Arbeit waren die Begleitung der Rechtsweiterentwicklung im Transport gefährlicher Güter, die Normung sowie die Arbeit an standardisierten Formblättern.

Die unterschiedlichen Verfahren zur „Tankcodierung“ nach der Neustrukturierung des RID wurden im Ausschuss diskutiert. Vor allem in Frankreich gibt es noch eine große Zurückhaltung, da Frankreich die Regelungen zur Ladegutanschrift als unzureichend ansieht. Der von Frankreich gestellte Antrag, ergänzend zu den Tankcodes auch die Sonderbestimmungen am Tank anschreiben zu müssen, wurde inzwischen durch den RID-Fachausschuss bestätigt. Damit müssten jetzt weit gehend die offenen Fragen zur Tankcodierung gelöst sein. Die Verfahren sind zwar in den jeweiligen Ländern unterschiedlich, jedoch konnte von keinen Schwierigkeiten mehr berichtet werden.

Diskussionsstoff boten die aktuellen Themen zur Änderung des RID zum 1.1.2005. Dies besonders, da die nach mehrjährigen Arbeiten einer besonderen Unterarbeitsgruppe des RID-Fachaus-

schusses gefundenen Empfehlungen erhöhter Unfallsicherheit in das RID einzuarbeiten waren. Resultierend aus diesen Empfehlungen werden neue Anforderungen zu folgenden Punkten im RID 2005 enthalten sein:

- Energieverzehrelemente an Wagen für besonders gefährliche Stoffe
- Stärkere Dimensionierung der Mannlochverschraubungen bei 4-Knebel Domen
- Forderung nach Unterlegblechen unter Anschweißteilen
- Besondere gefahrgutrechtliche Schulungen für das Betriebspersonal.

Die Notifizierungstexte zum neuen RID 2005 sind von der Homepage der OTIF (www.otif.org) abrufbar.

Die Themen „Entgleisungsdetektion und Überpufferungsschutz“ beschäftigen die Gremien und auch den Ausschuss „Aufbauten“ noch weiter, da hier noch Regelungen gefunden werden sollen.

Nicht unbedingt zur Freude aller Beteiligten hat auch noch ein anderes Thema den Neueinzug in das RID gefunden: Nach den Anschlägen vom 11. September und entsprechender Regelsetzung bei UN wurden Anforderungen zum Thema „Sicherheit“ jetzt auch in RID und ADR einbezogen. Die im neuen Kapitel I.10 enthaltenen Basisanforderungen wurden nach erheblichen Diskussionen verabschiedet und es bleibt abzuwarten, wie hier die Umsetzung in der Praxis erfolgt.

Positiv wurden die ersten Erfahrungen mit der gegenseitigen Anerkennung der RID-Sachverständigen bewertet. Hier besteht nach langer Diskussion der UIP jetzt endlich rechtssicher die Möglichkeit, Kesselwagen dort zu prüfen, wo sie gerade repariert oder revidiert werden sollen, ohne den Sachverständigen des Einstellungslandes herbeizuziehen.

Nicht so positiv stellten sich die Bemühungen der UIP zu einer Veränderung der Anforderung an die Mindestwanddicke dar. Der Antrag, kleinere, sicherheitstechnisch nicht bedenkliche Wanddicken-

unterschreitungen auch im Text des RID zuzulassen, erhielt keine Mehrheit. Dies, obwohl fast alle anwesenden Staaten sich durchaus bewusst waren, dass die Duldung kleinerer Wanddickenunterschreitungen durch die Sachverständigen in Europa als Stand der Technik zu beschreiben ist. Es wurde beschlossen, diese Diskussion nicht fortzuführen, da es UIP an Klarstellung der Texte, aber nicht an der Herabsetzung der Anforderungen liegt, diese jedoch wohl nicht errechenbar ist.

Nachdem jetzt auch die lange erwartete Norm I 4025, an der auch UIP mitarbeitete, offiziell erschienen und gleich im RID zitiert wurde, sind alle Voraussetzungen für die zweimal verschobene Inkraftsetzung der europäischen Richtlinie für ortsbewegliche Druckgeräte (TPED) zum 1.7.2005 gegeben. Dieses Thema und die nationale Umsetzung in den verschiedenen europäischen Staaten dürfte ein Thema der nächsten Sitzungen des Ausschusses sein.

Nach längerer Arbeit an einem UIP-Formular zu einem Innen- und Außenbefund von Tanks konnte die Arbeit hier abgeschlossen werden. Ein entsprechendes Dokument steht neben dem UIP-Reinheitsgrad auf der UIP-Homepage zum Download bereit. Dazu kommen wird wohl noch ein Formblatt zur Angabe der jeweils eingebauten Dichtungen. Ziel dieser Formblätter ist es, dem Mieter, Nutzer ein klares Bild von Zustand und Ausrüstung der angemieteten Wagen zu geben und diese Darstellung zu vereinheitlichen.

Der Vertreter der Arbeitsgruppe Rail Tech, Luc van de Velde, der als Gast bei den Aufbauarbeiten anwesend ist, erläuterte die von dieser Arbeitsgruppe gefundenen Festlegungen zur Kennzeichnung von „stickstoffgespülten Wagen“ und teilte mit, dass man sich unter dem Titel SQAS Rail mit der Qualifizierung und Auditierung von Werkstätten beschäftigen will.

Ausschuss „Untergestell“

Im 4. Jahr seit seiner Einrichtung hat der Ausschuss im Jahr 2003 zweimal (Mai und November) getagt. Es sind jetzt 10 nationale UIP-Mitgliedsverbände im Ausschuss vertreten.

Es wurde wieder darauf hingewiesen, dass diese Sitzungen den Verbänden die Möglichkeit geben, ihre Erfahrungen und Probleme auszutauschen, auch gemeinsame Standpunkte herauszufinden und die erforderlichen Handlungen einzuleiten, um sie bekannt zu machen.

In diesem Zusammenhang wurden die Standpunkte mehrerer Eisenbahnunternehmen, die ihre „Instandsetzungen im Betrieb“ besser vergütet haben wollen, erörtert. Die SNCB, zum Beispiel, hat ihren Stundensatz bedeutend erhöht, und die SNCF stellt Überlegungen an, um für diese Dienstleistungen den Aufwand anzurechnen, der die Rangier- und Fixkosten berücksichtigt.

Es wurde auch hervorgehoben, dass diese im UIC-Merkblatt 433 vorgesehene Dienstleistungsart Teil der Dienstqualität ist, die der Zugbetreiber dem Kunden schuldet und dass sie den Bedürfnissen angepasst sein muss. Die Mitglieder des Ausschusses haben zu diesem Thema vorgeschlagen, den Stand der Dinge bei den Eisenbahnverkehrsunternehmen festzustellen, mit denen sie gewöhnlich arbeiten.

Es wurde auch über die Arbeiten der Arbeitsgruppen UIC/UIP berichtet, die sich mit „Spurwechsel“, „Verladerichtlinien“ und „Ersatzteile und Transportmodalitäten“ befassen.

Bei dieser Gelegenheit wurde darauf hingewiesen, dass die meisten dieser Arbeitsgruppen von der CTR (Kommission für Technik und Forschung) abhängen.

Ab Januar 2004 wird die CTR mit Unterausschüssen neu organisiert. Zwei dieser S/C werden sich mit den Arbeiten befassen, die wir im Rahmen des S/C 08 „Güterwagen“ verfolgt haben:

- S/C 02 – Technique Fret (Güterverkehrstechnik, unter Leitung von H. Guidi), der insbesondere die AG RIV und die AP Normung übernimmt
- S/C 05 – Freinage et organes de roulement (Bremsung und Fahrwerke, unter Leitung von H. Tourrade).

Bei den Sitzungen des Ausschusses „Untergestell“ wurden die von der Europäischen Union organisierten Arbeiten auch erörtert, und die einzelnen Vertreter der UIP hatten Gelegenheit, die Fragen ihrer Kollegen zu beantworten, insbesondere bezüglich des Lärms und der Interoperabilität.

Was den Lärm anbelangt und um den von der Umweltrichtlinie festgelegten Zielen zu entsprechen, so ist noch immer beabsichtigt, den Eisenbahnlärm zu verringern, indem die neuen Güterwagen und auch die bestehenden mit Kunststoffsohlen ausgerüstet werden.

Für die Umsetzung wird das Jahr 2005 erwogen; die TSI „Fahrzeuge“ bestätigt die nicht zu überschreitenden Lärmpegel.

Hingegen ist der Einbau von K-Sohlen mit hohem Reibbeiwert bei den bestehenden Fahrzeugen in wirtschaftlicher Hinsicht schwerlich durchführbar, und die UIC forscht immer noch nach einer LL-Sohle, die sich wie eine Gusssohle verhalten würde.

Bezüglich der Ausarbeitung der vorrangigen TSI für:

- die Fahrzeuge des Güterverkehrs,
- die Telematik,
- den Betrieb,

war die Veröffentlichung für Ende April 2004 angekündigt worden.

Für etliche Fragen wurden noch keine Antworten gefunden und die Arbeiten gehen weiter.

Die UIP wird ganz besonders von der Rolle betroffen, die der „Wagenhalter“ beim Management der Instandhaltung wahrnehmen soll.

Der Ausschuss verfolgte die Arbeiten der UIC, die vom COTIF beauftragt wurde, die einheitlichen technischen Vorschriften auf Grund der bestehenden UIC-Merkblätter zu erstellen. Diese Vorschriften sollen dann in die TSI „Interoperabilität“ aufgenommen werden.

Er verfolgte ebenfalls die wichtigsten Normen, die vom europäischen Normungsgremium CEN/TC 256 verfasst werden, das insbesondere mit der Ausarbeitung der von den TSI vorgesehenen Normen beauftragt ist.

Arbeiten der AEIF

Die Sachverständigen der UIP, die in den verschiedenen, die Tätigkeiten der UIP betreffenden Arbeitsgruppen beteiligt sind, haben zusammen mit ihren Kollegen Vorschläge für TSI, die sich auf Themen wie der Güterwagen, der Lärm und die Telematik beziehen, erarbeitet.

Die Arbeiten der AEIF haben sich weitgehend auf die derzeitigen Merkblätter der UIC und die Regelungen gestützt, wobei jedoch wichtige Änderungen bei folgenden Themen vorgenommen wurden:

- die Definition und die Rolle des Halters
- der Lärm
- die Kontrolle der benannten Organe
- die Telematikanwendungen
- die Interoperabilität der Bahnen.

In Bezug auf die Definition und die Rolle des Halters sind die Regeln noch nicht endgültig festgelegt (siehe den spezifischen Absatz bezüglich des Halters), denn sowohl das COTIF als auch die verschiedenen europäischen Leitlinien über die Interoperabilität haben die Rolle des Halters nicht mit ausreichender Genauigkeit vorgesehen.

Was den Lärm anbelangt, muss die TSI der AEIF überarbeitet werden, weil sie den Erwartungen der Europäischen Kommission in Bezug auf die Lärminderung im Eisenbahnbereich nicht entsprach.

Bezüglich der übrigen TSI hat die Abstimmungs- und Durchlesearbeit auf AEIF-Ebene begonnen, und die berichtigten Unterlagen werden dann dem Komitee der Mitgliedstaaten (Komitee 21) zur Stellungnahme unterbreitet, damit sie danach von der Europäischen Kommission verabschiedet und veröffentlicht werden können.

UIP-Arbeitsgruppe „Rechtsfragen“

Die Verwendung der Güterwagen im neuen Rechtsrahmen stand im Mittelpunkt der Arbeiten der UIP-Juristen, die sich 2003 insgesamt sieben Mal trafen, um intern oder gemeinsam mit Bahnvertretern zu diskutieren.

Wenn voraussichtlich im Jahre 2005 das bereits 1999 protokollierte neue COTIF-Übereinkommen in Kraft tritt, wird gleichzeitig die Ordnung für die internationale Eisenbahnbeförderung von Privatwagen (RIP) außer Kraft treten. Damit entfällt die gesetzliche Verpflichtung, private Güterwagen bei einem Eisenbahnverkehrsunternehmen einzustellen, um sie auf dem öffentlichen Schienennetz einsetzen zu können. Es genügt die technische Zulassung des Wagens durch die zuständige staatliche Stelle.

Da aber weiterhin ein Bedürfnis besteht, die Wagenverwendung im Eisenbahnbetrieb zu regeln, sind in Anhang D des neuen COTIF einheitliche Rechtsvorschriften für Verträge über die Verwendung von Wagen im internationalen Eisenbahnverkehr (CUV) aufgenommen worden. Von diesen Rechtsvorschriften kann abgewichen werden. UIC und UIP verhandelten intensiv über einheitliche Verwendungsbedingungen, wobei die Haftung des „Halters“, der den traditionellen Einstellerbegriff ersetzen wird, das größte Problem darstellte.

Anfang Juli 2003 übermittelte die UIC der UIP ihren Entwurf eines „Allgemeinen Verwendungsvertrags (AVV)“. Die UIP hatte bereits im März 2003 ihren Entwurf „Allgemeiner Bedingungen für die Ver-

wendung von Güterwagen (AVB)“ vorgelegt. Mehrere Treffen, die danach im Jahre 2003 stattfanden, dienten dazu, die unterschiedlichen Positionen der beiden Parteien herauszuarbeiten, die Ende des Jahres immer noch weit von einer Einigung entfernt lagen.

UIC/UIP-Kommission „Administrative und rechtliche Fragen“

Die Kommission hat zwei Vollsitzungen, am 25. Februar und am 7. Mai 2003, abgehalten. Danach hat sie in kleiner Gruppe am 27. Mai 2003 getagt.

Die Kommission wurde von der gemeinsamen Sitzung UIC/UIP, die am 11. Oktober 2002 in Warschau getagt hatte, beauftragt, die Synthesenote der UIC, die sich auf die Zukunft des Haftungsabkommens bezieht, zu prüfen und eine Stellungnahme vor dem 20. Juni 2003, dem Tage der gemeinsamen Sitzung in Marseille, zu formulieren.

In diesem Rahmen hat die Kommission insbesondere das Verfahren untersucht, das für die Änderung der vertraglichen Bestimmungen zu beachten ist. Die Kommission kam zum Schluss, dass es für die Änderung einer derart wichtigen Klausel wie das Haftungsabkommen unentbehrlich ist, einen gewissen Formalismus und auch eine ausreichende Kündigungsfrist hinsichtlich eines jeden Einstellers einzuhalten.

Ferner hat die Kommission bei Gelegenheit der Übergabe ihres Tätigkeitsberichts darauf hingewiesen, dass die Problematik des Haftungsabkommens noch andere viel umfassendere Fragen aufwirft. Diese beziehen sich insgesamt mehr auf die Beziehungen zwischen den Eisenbahnverkehrsunternehmen und den Einstellern. Diese Frage war in der Kommission nicht behandelt worden, da sie über den Rahmen der ursprünglichen Aufgabe hinausgeht. Bei dieser Gelegenheit wurde die AG UIC/UIP „CGU/CUU“ eingesetzt.

III. Das interne Leben der UIP

Generalversammlung

Die Generalversammlung fand am 19. September 2003 in Lugano statt.

Anlässlich der Generalversammlung wurden folgende Punkte behandelt:

- Die Niederschrift über die Generalversammlung vom 27. September 2002 in Wien wurde einstimmig genehmigt.
- Der 53. Geschäftsbericht, der das Geschäftsjahr 2002 umfasst, wurde genehmigt.
- Der Bericht der Rechnungsrevisoren für 2002 wurde vorgelegt. Die Generalversammlung dankte den Revisoren für ihre Arbeit.
- Die Generalversammlung genehmigte die Jahresrechnung und die Bilanz 2002.
- Dem Direktionskomitee wurde einstimmig Entlastung erteilt.
- Der Generalsekretär erläuterte erneut die finanzielle Situation der UIP, die angesichts zunehmender Aktivitäten und der rückläufigen Wagenzahl weiterhin angespannt ist.

Die Generalversammlung beschloss auf Vorschlag des Direktionskomitees, für 2004:

- den jährlichen Festbeitrag je Mitgliedsverband auf demselben Niveau wie 2002 und 2003 (€ 1 687,-) zu belassen, und
- den Beitrag pro 100 Wagen um 10% auf € 225,- anzuheben.
- Die Generalversammlung benannte als Rechnungsrevisoren Herrn Luciano Ram-

pinelli, Generaldirektor des italienischen Verbands ASSOFERR, und Herrn Alain Margerin, Generalsekretär des belgischen Verbands LOMATFER, für das Geschäftsjahr 2003.

- Der ungarische Verband, MVME – Magyar Vasúti Magánkosci Egyesület, wurde einstimmig in die UIP aufgenommen.
- Die Mitgliedsverbände wählten für 2003/2004 die folgenden Delegierten in das Direktionskomitee:

Belgien	Herrn A. Margerin
Bulgarien	Herrn P. Yossifov
Deutschland	Herrn J. Hüllen
Frankreich	Herrn B. Dambrine
Großbritannien	Herrn G. Pratt
Hongrie	Herrn G. Czito
Italien	Herrn M. Pacella
Niederlande	Herrn N. van den Berg
Österreich	Herrn G. Schwyer
Polen	Herrn I. Gójski
Schweden	Herrn Y. Le Gars und Herrn P.A. Benthin
Schweiz	Herrn A. Suter
Slowakische Republik	Herrn J. Miklánek
Spanien	Herrn E. Fernández
Tschechische Republik	Herrn M. Schubert.

- Die Generalversammlung im Jahre 2004 wird am 30. September in Wiesbaden (Deutschland) stattfinden. Der deutsche Verband (VPI) wird die Ausrichtung übernehmen.

Direktionskomitee

Das Direktionskomitee der UIP tagte 2003 am 14. März in Zürich und am 19. September in Lugano.

Geschäftsführender Ausschuss

Der Geschäftsführende Ausschuss trat 2003 insgesamt fünfmal zusammen. Die Sitzungen waren am 17. Januar, 12. März, 11. Juli, 13. September und 28. November.

Kommission

Die UIP-Kommission tagte am 19. Juni 2003 in Marseille.

Es wurden die wichtigen Probleme der zukünftigen Beziehungen mit den Eisenbahnverkehrsunternehmen und die Vorbereitung der gemeinsamen Sitzung UIC/UIP behandelt, die am 20. Juni auf Einladung der SNCF in Marseille stattfand.

Ausschüsse

In 2003 tagten die vier Hauptausschüsse der UIP:

„Untergestell“:	am 19.5. und 28.11.;
„Aufbauten“:	am 6.5. und 24.10.;
„Rechtliche Fragen“:	am 25.2., 7.5. und 27.5.;
„Haftungsabkommen“:	am 14.8., 25.-216.8., 23.9. und 19.11.

Studiengruppen

Die anderen Studien- und Arbeitsgruppen der UIP tagten entsprechend der Notwendigkeit.

Die Experten der UIP nahmen außerdem an mehreren internationalen Arbeitsgruppen teil.

Für das Direktionskomitee:

Der Präsident:
Emilio Fernández

Der Generalsekretär:
Wolf D. Gehrmann

IV. Europäische Eisenbahnpolitik zu Beginn des 21. Jahrhunderts

Rede des Europaabgeordneten Ulrich Stockmann anlässlich der Jahresmitgliederversammlung der Vereinigung der Privatgüterwagen-Interessenten VPI in Magdeburg am 13. Juni 2003

Die EU versucht mit drei Strategien – der Liberalisierung, der Harmonisierung und der Integration – das europäische Verkehrssystem zu optimieren und für die Zukunft fit zu machen. Das gilt auch für die Bahnen.

Die Liberalisierung ist erforderlich, um nationale Verkehrsteilmärkte zu überwinden und so dem europäischen Binnenmarkt zu entsprechen. Bei den meisten Verkehrsträgern ist die Liberalisierung abgeschlossen, bei der Bahn steht sie auf der Tagesordnung.

Die Harmonisierung soll die Chancengleichheit zwischen den verschiedenen nationalen Akteuren sowie zwischen den verschiedenen Verkehrsmodi realisieren. Damit stehen wir erst am Anfang. Mindestens die nächsten zehn Jahre gehören vor allem der Harmonisierung.

Die Integrationsstrategie zielt auf die Verwirklichung eines Gesamtverkehrssystems, in dem jeder Verkehrsträger seine Vorteile einbringen kann. Aktivitäten für Kombiverkehre und intermodale Verkehre gibt es zwar, aber insgesamt ist diese Strategie außer in Sonntagsreden eher Zukunftsmusik.

Die Krux bei den Bahnen ist, dass wir bei ihrer nachholenden Europäisierung alle Strategien gleichzeitig fahren müssen. Und der Grund und Anlass dazu ist keine irgendwie geartete Ideologie, sondern die Revitalisierung oder drastischer die Reanimierung dieses uns so lieben Verkehrsträgers.

Die Liberalisierungsstrategie

Das 1. Eisenbahnpaket, in Kraft seit 15. März 2001

Mit dem 1. Eisenbahnpaket wurden die Voraussetzungen geschaffen für einen kunden- und wettbewerbsorientierten Schienenverkehr in Europa. Es muss bis zum 15. März 2003 in nationales Recht umgesetzt sein. Leider ist dies nur in den wenigsten Ländern der Fall. Die Kommission hat deshalb angekündigt – und sie tut gut daran –, Vertragsverletzungsverfahren gegen diejenigen Mitgliedstaaten einzuleiten, die sich gegen europäisches Recht sperren.

Die entscheidenden Punkte des 1. Bahnpakets sind:

- 1) Öffnung des Marktes für internationale Eisenbahndienste in zwei Etappen: 2003 auf den mehr als 50 000 km Schienenwegen des Transeuropäischen Schienengüternetzes und 2008 im gesamten Netz.
- 2) Garantierter Zugang zum Netz für die Inhaber von Bahnlicenzen, das heißt: Anerkennung der Bahnlicenzen eines Mitgliedstaates für Unternehmen, die internationale Gütertransporte realisieren, durch alle anderen Mitgliedstaaten. Problematisch ist bislang allerdings der Erwerb des Sicherheitszertifikats. Das Sicherheitszertifikat wird nach wie vor auf nationaler Ebene erteilt und kann zu Diskriminierungen führen. Deshalb: Neuer Vorschlag im 2. Bahnpaket (dazu später).
- 3) Es wird zwar keine unbedingte Trennung von Netz und Betrieb verlangt. Aber: unabhängige Stellen, die selbst keine Fahrleistungen erbringen und rechtlich, organisatorisch und in ihren Entscheidungen von den Erbringern der Schienenverkehrsleistungen unabhängig sind, sollen Fahrwegkapazitäten nach gerechten und nicht-diskriminierenden Kriterien zuweisen.

Trotz des 1. Bahnpakets können noch immer kaum konkurrenzfähige grenzüberschreitende Dienste angeboten werden. Wir haben in Europa heute 14 Zugsicherungssysteme, 5 Spurbreiten, 5 verschiedene maximale Achslasten für Strecken und 5 Stromsysteme, die Land für Land abgrenzen. Dies verhindert einen durchgehenden Verkehr ohne aufwendiges Wechseln der Loks, der Lokführer und des Personals. Diese Situation ist untragbar und einer der Gründe für die Wettbewerbsnachteile der Bahn gegenüber den anderen Verkehrsträgern.

Die Bahnen haben nicht ausreichend wahrgenommen, dass im internationalen Verkehr mit großen Transportweiten ein wichtiger Zukunftsmarkt liegt. Und sie haben die strategische Chance verpasst, beim Güter- und Personenverkehr ab 500 km Neuverkehr zu akquirieren – das ist leichter, als Verkehre, die bereits an andere Verkehrsträger verloren wurden, wieder zurückzugewinnen.

Punktuell gibt es zwar erfolgreiche und vielversprechende Ansätze. Die DB AG beweist dies etwa im Güterverkehr zwischen Mannheim und Metz oder im Personenverkehr zwischen Frankfurt und Brüssel. Derartige Angebote gibt es jedoch leider nicht flächendeckend und europaweit.

Noch ein letzter Satz zum 1. Bahnpaket:

Nicht ein einziger EU-Mitgliedstaat hat die Richtlinie fristgerecht umgesetzt. Ich halte das für einen veritablen Skandal, denn das Bahnpaket ist ja nicht einfach vom Himmel gefallen, sondern war das Ergebnis eines langen Gesetzgebungs- und Vermittlungsverfahrens zwischen Ministerrat und Europäischem Parlament. Wenn europäisches Recht nicht in nationales Recht umgesetzt wird, muss man sich fragen, wie ernst die Mitgliedstaaten Gesetze nehmen, die sie selbst mit verabschieden.

Das 2. Eisenbahnpaket, vorgelegt am 23. Januar 2002, 1. Lesung EP am 14. Januar 2003. (Paket liegt nun beim Rat, der sich Ende März auf eine politische Einigung verständigen könnte, der offizielle Gemeinsame Standpunkt des Rates steht allerdings noch aus.)

Die momentane Situation der europäischen Eisenbahnen ist u.a. gekennzeichnet durch fehlenden Wettbewerb bzw. unzureichende Markttöffnung, fehlende Interoperabilität und unterschiedliche nationale Vorschriften vor allem im Sicherheitsbereich, die den Markteintritt erschweren.

All dem soll mit dem 2. Eisenbahnpaket Abhilfe geschaffen werden. Das Paket umfasst deshalb Vorschläge zur:

Beschleunigung der Öffnung der innerstaatlichen und grenzüberschreitenden Eisenbahnfrachtdienste im gesamten europäischen Schienennetz.

Die bereits vorgesehene Öffnung für den grenzüberschreitenden Schienengüterverkehr im Jahr 2008 soll vorgezogen und die innerstaatlichen Netze gleichzeitig für die Kabotage geöffnet werden. Das EP ist hier deutlich weiter gegangen als die Kommission und hat die Öffnung des Eisenbahnnetzes für den nationalen und internationalen Güterverkehr sowie für den internationalen Personenverkehr bis zum 1. Januar 2006 vorgesehen. Die Öffnung für den nationalen Personenverkehr verlangt das EP ab 1. Januar 2008. Außerdem beschloss es, dass nicht nur den Eisenbahnunternehmen, sondern auch weiteren natürlichen und juristischen Personen (Verladern und Spediteuren) das Recht auf Zugang zum Netz erhalten. Davon sind die Bahnen sicher nicht begeistert, aber das ist der Beschluss des Europäischen Parlamentes.

Auf seiner Tagung am 27. und 28. März konnte der Ministerrat – auch für mich sehr überraschend – eine politische Einigung erzielen. Gegen die Stimmen von Frankreich, Belgien und Luxemburg einigte der Rat sich darauf, den internationalen Güter-

verkehr – analog dem Parlaments-Beschluss – am 1. Januar 2006 für den Wettbewerb freizugeben. Die Kabotage will der Rat ab 1. Januar 2008 erlauben. Die vom EP beschlossene Öffnung des Personenverkehrs hingegen akzeptierte der Rat in seiner politischen Einigung nicht. Abzuwarten bleibt nun der offizielle gemeinsame Standpunkt des Rates, damit das Gesetzgebungsverfahren zügig über die Bühne gebracht werden kann.

Die Harmonisierungsstrategie

Harmonisierung innerhalb der Verkehrsträger

An erster Stelle steht hier die **Herstellung von Interoperabilität** durch die überfällige Ausarbeitung von technischen Spezifikationen für die Interoperabilität (TSI) von sechs Teilsystemen – Instandhaltung, Infrastrukturen, Energie, rollendes Material, Betrieb, Zugsteuerungs- und Zugsicherungssignalgebung. Die Zuständigkeit und letztliche Entscheidungskompetenz für die Erarbeitung der TSI soll von der Europäischen Vereinigung für die Interoperabilität im Bereich der Bahn (AEIF) an die neu zu gründende Europäische Eisenbahngagentur übergehen.

Ein Problem stellt auch das European Train Control System ETCS dar: **die** europäische Lösung in der Leit- und Sicherungstechnik. Der immense Nachholbedarf im Bereich der Leit- und Sicherungstechnik wird die osteuropäischen Staaten überfordern. Auch die westeuropäischen Staaten, die bereits einen sehr hohen Standard in der Leit- und Sicherungstechnik erreicht haben, werden die hohen Migrationskosten nicht finanzieren können. Die Einführung von ETCS gehört deshalb unbedingt kurzfristig zusammen mit einer Finanzierungslösung auf die politische Agenda.

Von zentraler Bedeutung sind ebenso die Maßnahmen des 2. Bahnpakets zur **Aufhebung des Nebeneinanders unterschiedlicher nationaler Sicherheitsphilosophien und -anforderun-**

gen durch die Festlegung von Mindestkompetenzen, -aufgaben und -verantwortungen durch die EU. Es werden nationale Sicherheitsbehörden geschaffen, die organisatorisch, rechtlich und in ihren Entscheidungen von Eisenbahnunternehmen, Fahrwegbetreibern und Antragstellern unabhängig sind und die Sicherheitsbescheinigungen in einem transparenten Verfahren vergeben. Außerdem gilt künftig das Prinzip der gegenseitigen Anerkennung. Das heißt, dass ein in einem Mitgliedstaat bereits zugelassenes Sicherheitsmanagement eines Eisenbahnunternehmens keiner erneuten Zulassung in anderen Mitgliedstaaten bedarf.

Schließlich etabliert das 2. Bahnpaket die **Europäische Agentur für Interoperabilität und Sicherheit**. Diese wird eine ständige Zusammenarbeit und Abstimmung der Eisenbahnfachleute der Mitgliedstaaten in Sachen Interoperabilität und Sicherheit ermöglichen und die Arbeiten zur Interoperabilität lenken und koordinieren. Das EP hat klargestellt, dass die Agentur die Grundvoraussetzungen für die einheitliche Ausgabe von Sicherheitsbescheinigungen schafft, nach denen sich die einzelstaatlichen Sicherheitsbehörden richten müssen.

Harmonisierung zwischen den Verkehrsträgern

Hier geht es vor allem um die Herstellung von Chancengleichheit zwischen den Verkehrsträgern. Ziel auf europäischer Ebene ist die Schaffung eines Tarifrähmens für alle Verkehrsträger, d.h. die Internalisierung der externen und der Infrastrukturkosten. Eine Rahmenrichtlinie hierzu wurde immer wieder angekündigt und immer wieder verschoben. Ein Vorschlag zur Methodologie soll noch dieses Jahr vorgelegt werden.

Das Europäische Parlament hat sich im Costa-Bericht eindeutig positioniert und das Verursacherprinzip unterstrichen: Die Nutzer müssen für die Kosten aufkommen, die sich aus der Benutzung, der Qualität und der Sicherheit der Infrastrukturen ergeben.

Auch der Europäische Rat von Göteborg hat vollständige Internalisierung der sozialen und Umweltkosten gefordert und damit einen klaren europäischen Auftrag erteilt.

Wie sieht die europäische Strategie nun aus?

Zum einen: Tarifierung der Infrastrukturnutzung (Rahmenrichtlinie). Wie im Costa-Bericht vorgeschlagen, soll es zulässig sein, die entsprechenden Einnahmen in neue Infrastruktureinrichtungen zu investieren. Vorrang soll hier der Errichtung von Infrastrukturen eingeräumt werden, die die Intermodalität – besonders im kombinierten Verkehr mit der Schiene – fördern und auf diese Weise eine umweltfreundlichere Alternative bieten. Maut- und Benutzungsgebühren sollen zur Finanzierung von Eisenbahninfrastrukturvorhaben eingesetzt werden. Die Kommission hat sich in ihrem aktuellen Weißbuch Verkehr klar für die Möglichkeit der Quersubventionierung ausgesprochen. Allerdings rudert EU-Verkehrskommissarin de Palacio bereits wieder zurück. Der aktuelle Streit um die Kompensation der Maut zeigt dies.

Der zweite Bestandteil der europäischen Strategie ist die Kraftstoffbesteuerung. Die Kommission wird einen Vorschlag zur Einführung einer einheitlichen Kraftstoffsteuer für den gewerblichen Straßenverkehr vorlegen. Die fehlende Harmonisierung der Kraftstoffbesteuerung ist ein klares Hindernis für das reibungslose Funktionieren des Binnenmarktes.

Beides – Internalisierung und Kraftstoffbesteuerung – muss aufeinander abgestimmt sein, da das erste Instrument durch das zweite ergänzt wird.

Grundsätzlich gilt: Der Preis für Nutzung der Infrastruktur – egal ob Flughäfen, Häfen, Straßen, Schienenwege oder Wasserstraßen – müsste nach demselben Prinzip je nach benutzter Infrastruktur, Tageszeit, Entfernung, Größe und Gewicht des Fahrzeuges und jedem anderen Faktor, der einen Einfluss auf die Überlastung oder die Beeinträchtigung der Infrastruktur oder der Umwelt hat, variieren. Die Internalisierung der Kosten würde für die europäische Wettbewerbsfähigkeit nicht von Nachteil sein,

denn eine solche Politik könnte (und müsste) so entwickelt werden, dass eine Nettoerhöhung der Besteuerung der Wirtschaft insgesamt vermieden wird, beispielsweise dadurch, dass schwerpunktmäßig bei der Preisstruktur angesetzt wird und eventuelle Anhebungen bei der Tarifierung der Infrastrukturnutzung durch eine Senkung bestehender Steuern ausgeglichen werden.

Die Kooperations- und Integrationsstrategie

Ziel ist die Stärkung des Gesamtverkehrssystems. Im Mittelpunkt steht hier die Frage der Infrastrukturfähigkeiten. Im Rahmen der Revision der **Transeuropäischen Netze** steht die Eisenbahn im Mittelpunkt, der EU-Finanzierungsanteil soll auf 20% erhöht werden.

Seit kurzem tagt diesbezüglich die Hochrangige Gruppe unter Karel van Miert, dem ehemaligen Verkehrs- und Wettbewerbskommissar, die bis zum Frühjahr Vorschläge zur grundlegenden Überarbeitung der TEN-Leitlinien unterbreiten soll. Die Gruppe muss aufgrund der Vorschläge der einzelnen Staaten eine begrenzte Anzahl prioritärer Projekte für die Hauptverkehrsadern aufzeigen. Problematisch im Hinblick auf die TEN ist insbesondere, dass von den 14 prioritären Projekten (Essener Projekte, 1994) bisher nur drei realisiert sind, d.h. erst 20% der bis 2010 geplanten Projekte. Die größten Verzögerungen sind bei grenzüberschreitenden und Eisenbahnprojekten zu verzeichnen: Grund ist vor allem Finanzierung. Hier besteht dringender Handlungsbedarf.

Des Weiteren versucht die EU, mit ihrem neuen Förderprogramm **Marco Polo** die Integration voranzutreiben. Marco Polo zielt auf die Verlagerung von Verkehr von der Straße auf die umweltfreundlicheren Verkehrsträger Kurzstreckenseeverkehr, Schienenverkehr und Binnenschifffahrt. Es ist für den Zeitraum 2003-2007 mit einem Budget von 75 Mio. Euro ausgestattet und gibt Starthilfe für neue, nicht straßengebundene Güterverkehrsdienste, fördert innovative Aktionen, die strukturelle Hemm-

nisse im Güterverkehrsmarkt überwinden und zu mehr Effizienz der Verkehrsketten führen und unterstützt Aktionen zur Verbesserung und Optimierung von Wissen, Zusammenarbeit, Logistik, Arbeitsmethoden und Verfahren in der Güterverkehrskette.

Abschließend noch ein Satz zur Osterweiterung: Die Erweiterung der EU wird zu einem massiven Anstieg des Verkehrsaufkommens führen. Bis 2010 erwartet die Europäische Kommission ein Anwachsen des gesamten Frachtaufkommens um 38%, auf der Straße 50%, auf der Bahn 13%. Das verkehrspolitische Ziel ist damit klar: Der Bahnsektor muss einen größeren Teil des Verkehrszuwachses absorbieren, um einen ausgeglicheneren modalen Mix her-

zustellen und um die Effizienz des europäischen Verkehrssystems zu sichern. Das gilt gerade für die Beitrittskandidaten, in denen der Anteil der Schiene am Gütertransport traditionell sehr hoch ist. Allerdings ist auch hier mittlerweile ein Rückgang zu verzeichnen bzw. eine Verlagerung von der Schiene hin zur Straße: In Tschechien und Polen beispielsweise hat die Straße in den letzten Jahren 45% hinzugewonnen. Die EU muss hier gegensteuern und versucht dies auch u.a. mit Geldern aus ISPA, dem strukturpolitischen Programm zur Vorbereitung auf den Beitritt, und im Rahmen der Revision der TEN. Die zur Verfügung stehenden Gelder reichen jedoch bei weitem nicht aus, so dass wir hier auch nach neuen Formen der Finanzierung suchen müssen.

I. Preamble by the Chairman

The decrease in the traction service quality went down once more in 2003. This situation has caused an important decrease in the rotation of the private wagons and thus, a reduction in the returns for wagon owners throughout Europe.

As we all know, rail transport has been loosing market share throughout the past 24 years and, in the recent years, it has also lost volume. In 2003 the decrease was of 1%. This, alongside with the increase in the freight transport, especially in international traffic, consequently provoked an increase of road transport and the following consequences:

- multiple road **congestion** problems and the resulting loss of productivity of the road transport companies
- decrease of service quality to the industry.

Furthermore, if rail transport continues to loose market share, we all know that with the projected road network for the following years, the road transport will not be able to absorb the 3.9% expected traffic growth in the EU.

A **sustainable growth** requires an efficient and economical transport system, with external costs that are acceptable to the community. The best way to attain this is to increase the amount of tons/km in rail transport.

The European Commission has made great efforts to change this situation, for which it has:

- published the different **directives** which regulate the liberalization of rail
- published the **White Paper** on "European transport policy for 2010: time to decide"
- published different **rail packages**
- created the European Agency for Railway Interoperability and Safety (**AEIF**).

But all these efforts by the authorities of the EU have not been followed by the necessary political initiatives to obtain results in most of the member countries.



As it is known, since the 15th of March 2003, international rail freight transport is liberalized in the European Union, which means that legally from that day any public or private operator can actually use a network of 50,000 km that goes through the different countries, **with its own traction**.

More so, in September 2002, the companies managing the rail tracks in 16 countries (today there are 22 companies), created a joint commercial organization called **Rail Net Europe**, with the purpose of facilitating the purchase of railway paths in the Trans European Railway Freight Network (TERF).

However, despite of these actions, no traction operator, public or private, has been able up to date, to transit through this rail net with its own traction through different countries.

So, up to now, we can say that the legal opening of the rail infrastructure did not change the market situation for rail customers, hardly ever.

All these measures have not stopped the decrease in the rail freight transport market share, which in 2003 was as low as 7% in the Europe of the 15.

Why is this so? Why is it so difficult to change this tendency in the modal share?

I believe the answer to this problem is an easy one, the solution is obviously not.

In comparison to other sectors, the European railways still maintain 15 different systems, with their own technology and regulations. Many times we have been told about the problem this causes, having trains to stop within the interior borders of the European Union to solve the problems caused by:

- different signalling systems
- different voltage
- different train length and authorized wagon load
- different labor norms and regulations (in some countries traction still requires two operators)
- change of traction head and axles at the frontiers with Finland and the Iberian Peninsula
- different documentation.

The European Commission is making a great effort to solve these interoperability problems.

However, the main problem does not lie here. 20 years ago, even 10 years ago, the rail was not interoperable but the service it provided to freight was acceptable. Therefore the question we must ask is, **what has happened since?**

Rail is managed today by public companies whose core objective is to provide a public service of passenger transport, for which it received substantial public money to cover the deficit and to make the investments. Thus, the whole operation is oriented towards the technical and economical requirements of passenger transport.

Passenger services require short, light and fast trains which in turn need a rail system with high investments and costs.

Freight requires long, heavy and slow trains which on the contrary need a rail system with fewer investments and lower costs.

Providing two services which are so different in their technical requirements within the same track, is very complicated.

The situation has been worsening, since the beginning of the 90's, as the rail companies insist in attempting to compete with the air and road passenger transport, requiring faster trains and producing an important reduction in the capacity of the rail network.

The result is a rail system with costs far too high for freight and what is more important, as preference is given to passenger trains, **it can not comply with the agreed arrival times** of the freight trains in most of the services.

This is the main problem and the reason of the market share loss.

A transport system must be, above all, **reliable**. It must arrive to load and unload at the agreed times. It does not matter if it is slower than other modes of transport, but no client will buy a transport service that can not guarantee its arrival times.

This inability to comply with the timetables is a direct consequence of the **preference given to passenger transport traffic** and the added complexity created by the fact of having to work with different local railway systems, due to the coordination complications this entails.

A train does not only have to change engine and driver at the national frontiers, but also in between some provinces or rail areas within the same country.

If a passenger train is late, the freight train will be halted and set aside to leave way to the former, which means it will arrive late to the next point where it changes engine and it also loses its allocated path in the next area. This way, the freight train accumulates delays until it inevitably arrives late to its destination.

However, the railway has fully proved that it can **manage its trains correctly** and always arrive on time, as it actually achieves this in the passenger transport.

We ask ourselves: why does it not do this with freight?

The reason lies in that passenger trains are managed with dedicated lines, as for example the high speed or commuting trains. And, in the rest of the lines, they are also managed as if they were dedicated to them, as passenger trains have preference and, if there is a traction or time problem, it will be the freight train the one which loses the path or traction.

Therefore, experience shows that the definite solution lies in the **dedicated rail network**.

The liberalization will create the necessary conditions for rail to be managed following economic and not political factors.

The slow and heavy freight trains require much lower signalling and track maintenance costs than the faster and lighter passenger trains.

In 2003, the UIP has made a study in which it has shown that a track for freight is profitable with a cost between € 2,40 and € 1,80 for train/kilometre.

Consequently, there is no doubt that in the moment that the market establishes economic parameters correctly and transparently, freight transport will cease to be discriminated, receiving a similar treatment to passenger transport and thus reaching the reliability conditions the market demands.

Rail transport could recover market share it had during the 70's in less than 6 years, only by arriving at the agreed time. Both the industry and the road transport companies are ready to "hop on the train today".

However, we are all very conscious of the difficulties that lie in a liberalization process like this one and the years that it will take for a fully liberalized sector to be achieved.

Because of this, in the short term, it is essential that some steps are taken, some **political steps**, in order to reduce the **discrimination** that the freight transport suffers in the European railway system.

We want to see a railway recovering market share in freight transport, as it is essential for the sustainable growth we all want for Europe and for a competitive industry; and we know very well that the current modal share and the tendencies of the last years can not be sustained.

But no decisions are taken over the only aspect that can and must change the situation, the **criterion over the allocation of capacities of the track** between passengers and freight.

Conclusion

It is therefore very necessary to achieve:

- the **liberalization** of the railway in order to create competition and allow the managers of the railways to manage their companies according to the parameters of the market to make them competitive and profitable
- the **interoperability**, so as to have a European railway instead of a set of local railways
- the creation of a **European Railway Agency** which, as a regulating body of a continental railway, will have to assume in the future the management of all the European network. If we wish to construct Europe, we will have to manage the transport systems in a centralized way.

But in the short term, if we wish to change the actual tendencies, **political decisions** must be taken TODAY:

-
1. A **fair capacity share** between passengers and freight must be imposed to the track managers. I believe that freight should have at least 50% of the actual capacity in the European tracks.
 2. The **preference system must be altered** and the withdrawal of the path or traction of a freight train in favour of a passenger train should be prohibited.
 3. Some investment should be destined towards the creation of a **dedicated freight rail track network** (nothing in comparison to what is invested in the high speed network), by:
 - giving all those tracks parallel to high speed tracks to freight
 - improving access to the cities with alternative tracks to the commuter tracks

- improving the access to sea ports and industrial terminals
- extending the **bypass circulation tracks**, in order to ease the transit of passenger and freight trains and allowing the latter to achieve, at least, 1,500 meters of length.

4. And in the mean time, the tendency that some public operators have of trying to equilibrate their accounts by increasing the prices of such a deficient quality service instead of acting over their costs and productivity, should be abandoned.

If these decisions are not taken immediately, the rail freight transport, with a market share as low as 7%, can become irrelevant before the effects of the liberalization are noticed.

The Chairman:
Emilio Fernández Fernández

II. Report about UIP activities

Introduction

The UIP activities in 2003 were marked in particular by two priorities:

- collaboration by the UIP on the technical harmonisation work in the AEIF working groups, and
- establishment and imposition of minimum uniform rules for the use of freight wagons at the European level (GCU – General Conditions for the Use of Freight Wagons).

Some 20 UIP experts worked intensively in the various AEIF (European Association for Railway Interoperability) working groups to contribute the experiences and demands in the private wagon sector in the various TSI (Technical Specifications on Interoperability) of concern to the interests of the owners.

In particular in the “Rolling stock” working group, the position of the owners of private wagons in the framework of the technical harmonisation was argued over for months.

In the course of the work on the standardisation of maintenance, a legal loop-hole emerged in the legal position of the owner.

This resulted from the text of the proposed EU directive on rail safety, in which the responsibility for safety in the rail field was shared between the RC and the operator of the infrastructure, without including by name the owner of the wagon in the responsibility. The efforts made by the UIP were thus directed towards the inclusion of the wagon owner as a responsible player in the text of the directive. This succeeded in late 2003 thanks to an intervention at the European Parliament which included the wagon owner in a proposed amendment.

The second key point in the activities of the UIP concerned the establishment of GCU and a strategy for their imposition at the European level.

Thanks to the intensive work of a small group of lawyers, the UIP was able to give the UIC the

text of the GCU as early as the beginning of March 2003. These rules put the UIP in a position to defend its interests which had been clearly formulated in the discussions with the UIC Railways.

The political work of the UIP consisted of laying the groundwork for the imposition of the GCU at the European level, in terms of both form and content. The role of the European Commission and that of OCTI/COTIF in Berne were included in these reflections in order to guarantee validity beyond the borders of the EU.

European Union

The second railway package secured political agreement in 2003. Disagreements between the European Parliament and the Council of Ministers led, at the end of the year, to an arbitration procedure which resulted in March 2004 in an agreement. The UIP was very quick to put before the Commission its detailed position and its demands.

The “Energy and Transport” General Directorate (DGTREN) prepared a third railway package in 2003, whose proposed regulation on compensation in the event of failure to comply with the contractual quality demands in rail freight resulted, at the end of the year, in heated debates between the European Commission and the traditional railway companies. The position of the UIP, published on its internet site, helped the Commission to be able to maintain its proposal.

The realisation of interoperability by unified technical specifications for the various areas in the rail system in Europe has occupied the UIP experts throughout the year, particularly in the fields of goods wagons, telematics, wagon noise reduction and the transport of dangerous goods.

The financing of the European rail infrastructure likewise concerned the UIP in 2003. President Fernández presented the position of the UIP at a high-level discussion forum in November in Brussels.

As part of the European "New Opera" project, the UIP and member companies joined together with other players into a consortium and prepared a proposal for the setting up of a network of 15,000 km for the transport of goods. It was approved in the first half of 2004.

The ratification of the new COTIF by the OTIF member states was accelerated at the end of the year by a recommendation by the European Commission, which had taken the decision to join the OTIF, which will not be possible until after the entry into force of the COTIF. Accession will allow the European Commission to influence rail traffic beyond the boundaries of the Community, for within the framework of its competence, it will have the votes of the member states of the European Union.

Several conversations were held in the course of the year between the UIP and the representatives of DG TREN, which has reinforced the position of the UIP and the aims it has set.

UIP Commission and Joint UIC/UIP Meeting

In accordance with the agreements with the UIC, the Commission now meets only once a year. In 2003, the meeting was held in June in Marseilles.

This Joint Meeting is becoming less and less a forum for the making of concrete decisions binding upon all the railway companies, and more a structure for declarations of principle by the UIC, such declarations needing then to be exploited in the framework of negotiations between the national associations and the registering RCs.

In this new climate, it was necessary to adopt a fresh strategy as follows:

- at the meeting, to develop a detailed line of argument intended to back up our demands and have the minutes record the agreement by the UIC to open negotiations at the national level,

- after the meeting, to invite the national associations to contact their registering RC and notify the UIP secretariat of the outcome achieved.

At the meeting in Marseilles, the following main topics were discussed:

- Invoicing administrative costs when P wagons are repaired
It was decided that the Invoicing WG, in which two representatives from the UIP participate, would draw up a handbook of procedures to be followed in every case.
- Loan of mounted axles
The UIP/UIC Spare Parts Working Group formulated various proposals and the group is to draw up the detailed texts with due regard to the comments by the UIP.
- Tarification of wagons leaving wagon building workshops
The UIC took on board our arguments and will examine, in the Freight Commission, the proposal to treat new wagons leaving workshops as a means of transport rather than as goods.
- Conditions of use of wagons
With the entry into force of the new COTIF, the scrapping of leaflet 433 and the denunciation by the UIC of the indemnity agreement, it is necessary to construct a text laying down the rules for the use of wagons by the RCs, the rights, obligations and responsibilities of each of the parties and the handling of damage.
The UIP and the UIC, while agreeing on arriving at a common text, disagree as to whether such an agreement should be obligatory or not, and on a number of other points. A commission of UIP and UIC experts has been appointed to reconcile the opinions and try to reach an agreement before the implementation of the COTIF.

Superstructure Committee

The Superstructure Committee met on 6.5.2003 and 24.10.2003 in Hamburg. The priorities were the accompanying of the subsequent legal development in the transport of dangerous products, standardisation and the work on standardised forms.

The various procedures for "tank coding" according to the new RID structure were discussed in the committee. In France especially, there is stiff resistance because France considers the regulation on the loading requirements to be insufficient. The French proposal to have to write the special provisions on the tank, in addition to the code, has been confirmed in the meantime by the RID technical committee. This should close down the questions relating to tank coding. Admittedly, the procedures do vary in the different countries, but no more difficulties have been raised.

The topical themes provided material for discussion on the modification of the RID on 1.1.2005, because it was necessary to introduce into the RID the recommendations for increased safety drawn up after several years of work by the RID sub-working group. As a result of these recommendations, some new demands will be added to the RID 2005 concerning the following points:

- energy absorption devices in wagons for particularly dangerous goods
- larger dimension on the nuts of manholes with domes with 4 beams
- requirement for metal plate lining under soldered pieces
- particular training concerning goods posing a danger to personnel.

The notification texts concerning the new RID 2005 are available from the OTIF (Intergovernmental Organisation for International Carriage by Rail) site www.otif.org.

The working groups and the Superstructure Committee are still dealing with the topics of "Derailment detection and protection against overlapping", since regulations still need to be found.

Another subject, not to the liking of many of the participants, made its appearance in the RID: following the attacks on 11 September and the regulations introduced at the UN, we now find requirements on the theme of "security" turning up in the RID and the ADR. The basic requirements contained in the new chapter 1.10 have been adopted after strained discussions and we now have to wait to see how they will be transposed in practice.

The first experiences with the mutual recognition of RID experts have been deemed to be positive. After lengthy discussions, the UIP finally has the legal possibility to inspect the tank wagons where they have to be repaired or overhauled, without having to call in an expert from the country where the wagon is registered.

On the other hand, the efforts by the UIP to achieve a change in the requirement for minimum tank wall thickness have not succeeded in achieving such positive results. The proposal for the RID text to authorise a slightly lower wall thickness, which is technically safe and not worrying, failed to secure a majority. This in spite of the fact that almost all the states present were aware that across Europe, experts describe a slightly lower wall thickness tolerance as being state of the art in technical terms. It was decided not to pursue this discussion given that the UIP is keen on the framing of the texts, but not the reduction of the requirements, which can probably not be calculated.

After the long-awaited standard 14025, on which the UIP also collaborated, is officially published and likewise cited in the RID, all the conditions will be satisfied for the entry into force, held over for a second time to 1.7.2005, of the European directive on mobile compressors (TPED). This subject, together with the transposition in the various European countries, might be the subject of the future meetings of the committee.

The lengthy work on a UIP form on the inside/outside condition of tanks has been completed. A corresponding document may be found on the UIP's internet site alongside the heading

“Cleanliness grade”, ready to download. Another form will be added for the data regarding integrated joints, if any. The aim of this form is to give the hirer and the user a clear picture of the state and equipment of the wagon hired, and to standardise this presentation.

The representative from the Rail Tech working group, Luc van de Velde, who is present at the Superstructure meetings as a guest, has described the stipulations drawn up by the working group referring to the marking of “wagons rinsed in nitrogen” and announced that attention would be given to the qualification and the examination of the workshops under the title SQAS Rail.

Infrastructure Committee

For the 4th year since its creation, the Committee met twice in 2003, in May and November. Ten national associations involved in the UIP are now represented.

As has been recalled, these meetings allow the associations to share their experiences and their problems, and likewise to tease out common views and undertake the actions necessary in order to publicise them.

That being so, the position of several railway companies was announced, which were seeking to get better remuneration for “on-line breakdown recovery work”, including the SNCB, which has increased its hourly rate substantially, and the SNCF, which is undertaking reflection to deliver these services at a cost that takes into account the manoeuvre costs as well as the fixed costs.

It was stressed that this type of service, provided in UIC leaflet 433, is part of the quality of service owed by the towing party to the client, and that it should be suited to the needs. On this point, the members of the Committee proposed an inventory of the railway companies with which they are generally associated.

There was also a report on the work of the UIC/UIP working groups, as to the UIC/UIP Committees / WGs on “Change of track”, “Loading directives” and “Spare parts and transport modality”.

On this occasion, it is recalled that the majority of these groups report to the UIC’s TRC (Technical and Research Commission).

As from January 2004, the TRC will be re-organising itself into sub-committees, 2 S/C combining the main work that we have been tracking in the framework of S/C 08 “Wagons”:

- S/C 02 – Freight technique (chaired by Mr Guidi), which notably covers the RIV WG and the standardisation AP (“progress thrusts”)
- S/C 05 – Brakes and running gear (chaired by Mr Tourrade).

During the meetings of the Infrastructure Committee, the work organised by the European Union is also addressed, and the various representatives of the UIP have the opportunity to respond to questions from their colleagues, notably on noise and interoperability.

On the subject of noise, and in response to the objectives laid down by the Environment Directive, the reduction of railway noise by the use of composite brake blocks, on new wagons and also on existing wagons, is still a live issue.

The deadline for implementation of 2005 is floated, and the TSI on rolling stock confirms noise limits which are not to be exceeded.

On the other hand, the fitting of “K” brake blocks with a high friction coefficient on the existing stock is hard to achieve in economic terms, and the UIC is still looking for an “LL” brake block behaving like a cast-iron brake block.

As to the drafting of the priority TSI:

- freight rolling stock,
- telematics,
- exploitation,

the publication date before the end of April 2004 had been announced.

Many questions remain unanswered and the work continues.

The UIP is particularly concerned at the role to be played by the "wagon keeper" in the management of maintenance.

The Committee is likewise following the work of the UIC, charged by the COTIF with the establishment of unified technical requirements on the basis of the existing UIC leaflets, these requiring in principle to be included in the interoperability TSI.

It is also following the major standards being drafted at CEN/TC 256, the European standardisation body, which is responsible among other things for the standards provided by the TSI.

AEIF work

Our experts involved in the various AEIF working groups linked to our activities, together with their colleagues, have issued proposed TSI on subjects such as goods wagons, noise and telematics.

The AEIF work has been largely based on the current UIC leaflets and the regulations, albeit with some major modifications concerning:

- the definition and the role of the keeper
- noise
- the control of the bodies notified
- telematic applications
- network interoperability.

Regarding the definition and the role of the keeper, the rules have not yet been definitively finalised (see specific paragraph on the keeper), because neither the COTIF nor the various European directives on interoperability have covered the role of the keeper with sufficient precision.

As to noise, the AEIF TSI needs to be reviewed because it would not meet the expectations of the European Commission with regard to the reduction of railway noise.

In the case of the other TSI, the harmonisation and proof-reading work has started at the level of the AEIF and the corrected documents will be submitted to the committee of the member states for approval, the so-called "Committee 21", and then adopted and published by the European Commission.

UIP "Legal affairs" Committee

The use of freight wagons in the new legal framework was the centrepiece of the work by the UIP lawyers, who met a total of seven times in 2003, for internal discussions or shared discussions with representatives from the railways.

If, as planned, the new COTIF agreement, already drafted in 1999, comes into force in 2005, the regulations concerning the international transport of private wagons (RIP) will become redundant. With this, the legal obligation to register private wagons with a railway company in order for them to be allowed to travel on the public network will be scrapped. The technical approval of the wagon by an accredited state body will suffice.

However, given that there is still a need to be met for the regulations on the use of wagons in railway operation, uniform legal requirements for contracts for the use of vehicles in international rail traffic (CUV) have been included in Annex D to the new COTIF. The UIC and the UIP have held intensive discussions about the unification of the conditions for use. The biggest problem was the responsibility of the "keeper", which will replace the traditional notion of the owner.

In early July 2003, the UIC communicated to the UIP its draft "General Contract for Use". The UIP had already (in March 2003) presented its draft "General Conditions for the Use of Freight Wagons". Several meetings which ensued in 2003 sought to reconcile the positions of the two parties. By the end of the year, those positions were still a long way apart.

UIC/UIP “Administrative and legal affairs” Commission

This commission met twice as a plenary group, on 25 February and 7 May 2003, and then once in a restricted formation on 27 May 2003.

The commission was tasked by the joint UIC/UIP meeting on 11 October 2002 in Warsaw with the examination of the UIC summary note on the future of the indemnity agreement and the framing of a position by 20 June 2003, the date of the joint meeting in Marseille.

The main task of this commission has thus been to examine that summary note. In that context, particular attention was paid to the procedure to

be observed for the modification of the contractual provisions. The commission concluded that to modify a clause as important as the one on the indemnity agreement, it was indispensable to comply, vis-a-vis each owner, with both a certain formalism and sufficient notice.

Moreover, on the occasion of the presentation of its activity report, the commission observed that the problem of the indemnity agreement raised other much broader issues. These relate more globally to the future relations between RCs/wagon owners, and these questions had not been addressed by the commission because they fall well outside the framework of its initial mission. It was on this occasion that the UIC/UIPWG on “CGU/CUU” was created.

III. The internal life of UIP

Annual general meeting

The annual general meeting was held on 19 September 2003 in Lugano.

The following items were discussed at this general meeting:

- The minutes of the general meeting held on 27 September 2002 in Vienna were unanimously approved.
- The 53rd management report – covering the 2002 financial year – was adopted.
- The auditors submitted the 2002 report. The general meeting thanked the auditors for the work effected.
- The general meeting approved the 2002 accounts and balance sheet.
- The general meeting unanimously gave release to the Directors' Committee for its management.
- The Secretary General again explained the UIP's financial situation, which remains strained as a result of increasing activities and the drop in the number of wagons.

On the proposal of the Directors' Committee, the general meeting decided:

- to maintain the basic annual subscription per member association at the same level as in 2002 and 2003, that is € 1,687.–, in 2004;
- to make a 10% increase in the rate per 100 wagons, that is € 225.–, in 2004.
- The general meeting appointed Mr Luciano Rampinelli, General Manager of the

Italian association ASSOFERR, and Mr Alain Margerin, Secretary General of the Belgian association LOMATFER, as auditors for the 2003 financial year.

- The general meeting unanimously approved the accession of the Hungarian association MVME – Magyar Vasúti Magánkosci Egyesület to the UIP.
- The member associations elected the following delegates to the Directors' Committee for 2003/2004:

Austria	Mr G. Schwayer
Belgium	Mr A. Margerin
Bulgaria	Mr P. Yossifov
Czech Republic	Mr M. Schubert
France	Mr B. Dambrine
Germany	Mr J. Hüllen
Great Britain	Mr G. Pratt
Hungary	Mr G. Czito
Italy	Mr M. Pacella
The Netherlands	Mr N. van den Berg
Poland	Mr I. Gójski
Slovakia	Mr J. Miklánek
Spain	Mr E. Fernández
Sweden	Mr Y. Le Gars and Mr. P.A. Benthin
Switzerland	Mr A. Suter

- In 2004, the general meeting would be held on 30 September in Wiesbaden, Germany. The German association VPI will take charge of the organisation.

Directors' Committee

In 2003, the UIP Directors' Committee met on 14 March in Zurich and on 19 September in Lugano.

Management Committee

The Management Committee met five times in 2003. The meetings were held on 17 January, 12 March, 11 July, 18 September and 28 November.

Commission

The UIP Commission met on 19 June 2003 in Marseilles.

On the agenda, major problems relating to future relations with the railway companies and the preparation of the joint UIC/UIP meeting, which took place on 20 June in Marseilles, at the invitation of the SNCF.

Committees

During 2003, the four main UIP committees met on the following dates:

"Infrastructure":	19.5. and 28.11.
"Superstructure":	6.5. and 24.10.
"Legal affairs":	25.2., 7.5. and 27.5.
"Indemnity agreement":	14.8., 25-26.8., 23.9. and 19.11.

Working Groups

The various UIP working groups met as necessary.

In addition, the UIP experts participate in several international working groups.

For the Directors' Committee:

The Chairman:
Emilio Fernández

The Secretary General:
Wolf D. Gehrmann

IV. European rail policy at the beginning of the 21st century

Speech by the European Member of Parliament Ulrich Stockmann at the annual general meeting of the members of Vereinigung der Privatgüterwagen-Interessenten VPI, Magdeburg, 13 June 2003

With three strategies – liberalisation, harmonisation and integration – the European Union is attempting to optimise the European transport system and adapt it to the future. This is also true for rail.

Liberation is necessary to overcome the division into national markets and thus meet with the single European domestic market. In the majority of transport modes, liberation has been achieved and for rail, it is on the agenda.

Harmonisation must bring equality of chances between the various national players and between the various transport modes. We are at the beginning of this. At least the next ten years will be dedicated in priority to harmonisation.

The integration strategy aims at the realisation of a global transport system, in which each transport mode can contribute its advantage. Naturally, activities exist for combined transport and intermodal transport, but globally except in Sunday speeches, this strategy is music of the future.

The stumbling block in the case of rail is that for it to be Europeanised, all strategies must be followed at one and the same time. The reason and basis for this is not any intrinsic ideology but the revitalisation, or even the energetic reanimation of this transport mode which is so dear to us.

The liberalisation strategy

The 1st rail package in force since 15 March 2001

With the first rail package, the necessary conditions were obtained for the introduction in Europe of customer and competition-oriented rail traffic. It had to be transposed into national legisla-

tion by 15 March 2003. Unfortunately, this is only the case of a very small number of countries. This is why the Commission – quite rightly – announced that it would institute proceedings against the member states which were opposed to European law for failure to respect the contract.

The decision items of the first rail package are:

- (1) The opening of the market for international rail services in two stages: in 2003, opening over 50,000 km of track for goods on the Transeuropean Rail Network, and in 2008 the opening of the entire network.
- (2) Access to the network guaranteed for the holder of rail licences, that is: recognition by all the other member states of the rail licences issued by one member state for undertakings effecting international goods transport. However, up to now, it is doubtful whether the safety certificate is obtained. The safety certificate continues to be granted at the national level and can lead to discrimination. For this reason: a new proposal in the second rail package.
- (3) A complete separation between networks and operations is not demanded. However, the independent bodies which themselves do not supply any traction services and which also depend legally, for their organisation and their decision-making on rail service suppliers, must allocate rail infrastructure capacities according to equitable and non-discriminatory criteria.

In spite of the first rail package, offers for competitive transborder service are still minimal. There are today in Europe 14 train safety systems, 5 track gauges, 5 different maximum loads by axle and 5 electrical systems separating countries from each other. This prevents continuous traffic without costly changes of locomotives, drivers and personnel. This situation is intolerable and is one of the reasons

for the disadvantages of rail in competition with the other transport modes.

The railways have not become sufficiently aware that there is an important future market for international traffic with long-distance transport. They have let the strategic chance of acquiring a new transport market for goods and passengers on distances exceeding 500 km escape them – and this is much easier than winning back transport already lost and gone to other transport modes.

There are however from time to time very promising initiatives. DB AG has proved this for example with the goods traffic between Mannheim and Metz or the passenger traffic between Frankfurt and Brussels. Such offers unfortunately only take up a restricted space and are not effected on an European scale.

A last word on the subject of the first rail package:

Not one EU member country transposed the directive in the time given. I think that this is a real scandal since the rail package did not fall from the sky but was the result of a long legislative process with mediation between the Council of Ministers and the European Parliament. If the European law is not transposed in national law, it can be asked what credit the member states accord to laws which they themselves voted.

The second rail package, presented on 23 January 2002. First reading in the European Parliament on 14 January 2003. (The package is now before the Council, which could come to a political agreement at the end of March. However, the official joint position of the Council has not yet been established.)

The present situation of the European railways is characterised, amongst other things, by the lack of competition, either an insufficient opening to the market, a lack of interoperability and various national regulations, mainly in the safety field, which make entry into the market difficult.

The second package should remedy all this. This is why this package contains proposals on:

The acceleration of the opening of domestic and transborder freight services on the whole of the European rail network.

The opening of transborder rail traffic already planned for 2008 should be advanced, and at the same time domestic networks opened to neighbouring operators. On this point, the European Parliament clearly went further than the Commission and planned for 1 January 2006 the opening of the rail network for national and international goods traffic and for international passenger traffic. It demands the opening for national passenger traffic as from 1 January 2008. In addition, the European Parliament decided that not only the railway companies, but also other individuals and legal entities (shippers and forwarders) will have the right of access to the network. This is obviously not regarded by the railways with enthusiasm, but it is the decision of the European Parliament.

To my great surprise, at the meeting on 27 and 28 March the Council of Ministers was able to come to political agreement. Against the votes of France, Belgium and Luxembourg, the Council agreed to open international goods traffic to competition on 1 January 2006 – a decision similar to the Parliament's. With regard to neighbouring traffic, the Council wants to authorise it as from 1 January 2008. On the other hand, in its political agreement, the Council did not accept the opening decided by the European Parliament of passenger traffic. It now remains to await the joint official position of the Council for the legislation procedure to be completed rapidly.

The harmonisation strategy

Harmonisation between transporters

In the first place there is the **implementation of interoperability** by the urgent preparation of technical specifications for interoperability (STI) of the six sub-systems – maintenance, infrastructure,

energy, rolling stock, operations, signalling for drivers and for train safety. The competence and the power of ultimate decision for the preparation of the STI must be transferred from the European Association for Rail Interoperability (AEIF) to the European Rail Agency which will shortly be created.

The European Train Control System ETCS also raises a problem: **the** European solution for driving and safety techniques. The immense need to catch up in the field of driving and safety techniques will exceed the capacities of the Central European countries. Even the countries of Western Europe which have already reached very high standards in driving and safety techniques could not finance the heavy cost of the migrations. This is why the implementation of the ETCS is imperatively paired in the short-term with a solution for financing in the political agenda.

Also of crucial importance are the measures in the second rail package, which are intended to **increase the level of the various national philosophies and safety requirements which coexist** by the establishment of minimal competencies, obligations and responsibilities through the EU. National safety organisations, independent of the railway companies and applicants from the standpoint of organisation, law and their decisions, will be instituted to deliver the safety certificates in a transparent process. In addition, the principle of reciprocal recognition has now been acquired. This means that safety management authorised in one member country exempts a railway company from applying for another authorisation in another member country.

Finally, the second rail package establishes the **European Agency for Interoperability and Safety**. This will allow permanent collaboration and agreement of railway specialists from the member states in interoperability matters and it will direct and co-ordinate work for interoperability. The European Parliament has clearly established that the Agency determines the basic conditions for the individual delivery of safety certificates, conditions on which the safety authorities in each country must align themselves.

Harmonisation between transport modes

Here, again, it is the introduction of equality of chances between the transport modes. The purpose at the European level is the creation of a tariff framework for all transporters, that is, internalisation of infrastructure and external costs. A framework directive on this subject has regularly been announced and regularly rejected. However, a methodology proposal should again be submitted this year.

The European Parliament has taken a clear position in the Costa report and has stressed the principle of "polluters pay": users must pay for the costs resulting from the use, quality and safety of the infrastructure.

The Göteborg European Council also demanded the full internalisation of social and ecological costs and thus defined a clear European mission.

What then does the European strategy look like?

First: Fixing a price scale for use of infrastructure (framework directive). As proposed in the Costa report, investment of the corresponding receipts in new infrastructure equipment must be authorised. Priority must be given here to the construction of infrastructure facilitating intermodality – particularly combined traffic with rail – and which in this way offers a more ecological alternative. Tolls and utilisation taxes must be introduced for the financing of rail infrastructure projects. In its White Paper on transport, the Commission clearly expressed itself in favour of the possibility of transversal subsidies. However, the European Transport Commissioner de Palacio is already backing down. The present struggle to offset tolls shows this.

The second part of the European strategy is the taxation of fuel. The Commission will submit a proposal for the introduction of a unified tax on fuel for professional road traffic. The lack of harmonisation of the tax on fuel is a clear obstacle to fluid operation of the internal market.

The two – internalisation and the taxation of fuel – must be harmonised on each other since the first instrument is complemented by the second.

Fundamentally, the price for the use of infrastructure – whether airports, ports, road, rail or inland waterways – must vary according to the same principle and according to the infrastructure used, the time slot, the distance, the volume and weight of the vehicle, and any other factor which has an influence on the overloading or degradation of the infrastructure or the environment. The internalisation of costs would not have a negative effect on European competitiveness since such a policy could (and should) be developed so that an appreciable increase in taxation of the economy is avoided, for example by concentrating on the price structure and offsetting any tariff increases for use of infrastructure by a reduction in existing taxes.

The strategy for co-operation and integration

The purpose is the reinforcement of the transport system as a whole. At the centre of the debate is the question of infrastructure capacity. The railways are at the centre of the revision of the **Transeuropean Network** and the EU share in financing should be increased to 20%.

The High-Level Group met recently in this connection under the chairmanship of Karel van Miert, previously Transport and Competition Commissioner. By the spring he should submit proposals for the fundamental reworking of the TEN directives. On the basis of the various countries' proposals, the group must highlight a limited number of priority projects for the main transport routes. Particularly problematic as compared with the TEN is the fact that of the 14 priority projects (the Essen projects, 1994), only three have been carried out, that is only 20% of the projects planned up to 2010. The biggest

delays are to be noted in the transborder and rail projects. The reason is mainly financial. There is here an urgent need for action.

In addition, the EU is trying to effect progress in integration by the new **Marco Polo** support programme. This programme is aimed at transferring road transport to more ecological transport modes: short sea routes, rail traffic and inland waterways. It has a budget of € 75 million for the period 2003/2007. It gives help for the start up of goods transport services not connected with road, promotes innovative actions which allow structural obstacles to be overcome, leading to greater efficiency of transport chains, and support actions to improve and optimise knowledge, collaboration, logistics, work methods and processes in the freight transport chain.

Finally, another word on the opening to the East: the widening of the EU will lead to a massive increase in the volume of transport. By 2010, the European Commission expects to have an overall increase of 38% in freight, that is 50% more for road and 13% more for rail. This makes the objective of the transport policy clear: The rail sector must absorb a larger part of the growth in transport to reach a balanced relation between modes and to assure the efficiency of the European transport system. This is particularly true for the countries joining, for which the share of rail transport is traditionally very high. In spite of all, a decline or more exactly a transfer from rail to road must also be noted here. In the Czech Republic and Poland, for example, road has gained 45% over the last few years. The EU must counteract this movement and is trying to do this, amongst other things, with the ISPA funds, the programme for political structure for the preparation of their entry and in the context of the revision of the TEN. However, the funds available are far from being sufficient, which means that here again new forms of financing must be sought.

Comptes de résultats / Abschluss / Results

Annexe I / Anlage I / Appendix I

	2002	2003
	€	€
I. Recettes / Einnahmen / Receipts		
1. Cotisations / Beiträge / Membership fees	311 001,02	296 873,01
2. Autres recettes / Verkauf, Diverses / Other receipts	5 115,54	170,79
3. Intérêts perçus / Zinsen / Interest received	1 695,33	664,48
4. Produits exceptionnels / Außerordentliche Einnahmen / Extraordinary income	2 535,46	—
Totaux / Gesamt / Total	320 347,35	297 708,28
II. Dépenses / Ausgaben / Expenditure		
Secrétariat Bruxelles / Sekretariat Brüssel / Brussels' Secretariat	342 320,65	318 684,21
Totaux / Gesamt / Total	342 320,65	318 684,21
Résultat de l'exercice		
Ergebnis des Geschäftsjahres	- 21 973,30	- 20 975,93
Result for the financial year		

Bilan / Bilanz / Balance sheet

Annexe I / Anlage I / Appendix I

	2002	2003
	€	€
I. Actif / Aktiva / Assets		
Valeurs disponibles / Verfügbare Werte / Available assets		
1. Banque / Bank / Bank	43 132,70	59 180,79
2. Caisse / Barkasse / Cash	61,27	125,45
3. Intérêts, créances / Zinsen, Forderungen / Interest, claims	14 601,37	—
4. Garantie locative LOMATFER / Mietgarantie LOMATFER / Rental guarantee LOMATFER	38,79	77,57
5. Divers / Diverses / Various	536,84	997,41
Totaux / Gesamt / Total	58 370,97	60 381,22
II. Passif / Passiva / Liabilities		
1. Capital / Kapital / Capital	112 567,98	112 567,98
2. Résultats reportés / Übertragenes Ergebnis / Result brought forward	- 83 083,78	- 104 059,71
3. Dettes / Verbindlichkeiten / Debts	28 886,77	51 872,95
Totaux / Gesamt / Total	58 370,97	60 381,22
Résultat de l'exercice		
Ergebnis des Geschäftsjahres	- 21 973,30	- 20 975,93
Result for the financial year		

31.12.2003

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 19 septembre 2003 à Lugano, nous avons examiné les comptes de l'UIP pour l'exercice 2003 de l'Union Internationale des Wagons Privés à la suite de quoi nous avons établi le présent rapport.

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 2003 se conclut avec un déficit de 20 975,93 €.

Voici le détail des recettes et des dépenses :

Cotisations / Mitgliedsbeiträge
Intérêts / Zinsen
Autres recettes / Sonstige Einnahmen
Secrétariat Général / Generalsekretariat
Perte au 31.12.2003 / Verlust per 31.12.2003

Nous avons constaté que la comptabilité est tenue avec exactitude. Nous vous proposons d'approuver les comptes de l'exercice 2003 et de donner quitus à l'administration gérante.

Milan / Anvers, mai 2004

Les Commissaires aux comptes :

signé Luciano Rampinelli signé Alain Margerin

Zuhanden der Generalversammlung der Internationalen Privatgüterwagen-Union

Als Rechnungsrevisoren und als Revisoren der UIP, bestellt von der Generalversammlung am 19. September 2003 in Lugano, haben wir die Rechnung für das Geschäftsjahr 2003 der Internationalen Privatgüterwagen-Union geprüft. Wir erstatten hiermit wie folgt Bericht.

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 2003 schließt mit einem Verlust von 20 975,93 €.

Nachstehend die einzelnen Einnahmen- und Ausgabenposten:

Dépenses / Ausgaben €	Recettes / Einnahmen €
	296 873,01
	664,48
	170,79
318 684,21	
	20 975,93
318 684,21	318 684,21

Wir stellen fest, dass die Buchhaltung sorgfältig geführt ist. Wir beantragen die Genehmigung der Rechnung für das Geschäftsjahr 2003 und Entlastung der Geschäftsführung.

Milano / Antwerpen, im Mai 2004

Die Revisoren:

gez. Luciano Rampinelli 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 September 19th 2003 in Lugano, we have examined the accounts of the International Union of Private Wagons for the 2003 financial year, and report as follows:

Report

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 2003 financial year closes with a deficit of 20,975.93 €.

Detail of the receipts and expenditure:

	Expenditure	Receipts
	€	€
Membership fees		296,873.01
Interest		664.48
Other receipts		170.79
Brussels' General Secretariat	318,684.21	
Deficit as at 31.12.2003		20,975.93
	318,684.21	318,684.21

We have noted that the accounts are accurately kept. We propose that you approve the accounts for the 2003 financial year and give release to the management.

Milano / Antwerp, in May 2004

The auditors:
signed Luciano Rampinelli 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 vpiahamburg@t-online.de	48 685
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	3 859
Belgique / Belgien / Belgium LOMATFER – Union Professionnelle des Loueurs de Matériel de Chemin de Fer 100, avenue du Port, B - 1000 Bruxelles	(+32) 3 286 84 30 (+32) 3 218 78 35 a.margerin@vtg-rail.com	1 728
Bulgarie / Bulgarien / Bulgaria BPW – Balkan Private Wagons Association c/o EASTRA Ltd., 105, Arsenski Bulvd., BG - 1421 Sofia	(+359) 2 - 963 13 30 (+359) 2 - 665 558 eastr@geobiz.net	496
Espagne / Spanien / Spain FAPROVE – Asociación de Propietarios y Operadores de Vagones de España Alberto Alcocer, 46 – ático A, E - 28016 Madrid	(+34) 91 458 60 34 (+34) 91 458 87 57 faprove@teleline.es	6 855
France / Frankreich / France AFWP – 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	42 000
Grande-Bretagne / Großbritannien / Great-Britain PWF – Private Wagon Federation Intl. Section, "Homelea", Westland Green, Little Hadham, GB - Herts SG11 2AG	(+44) 1279 - 843 487 (+44) 1279 - 842 394 geoffp@crslimited.demon.co.uk	3 856
Hongrie / Ungarn / Hungary MVME – Magyar Vasúti Magánkosci Egyesület H - 1037 Budapest, Zay u. 3	(+36) 1 - 368 9614/111 (+36) 1 - 250 6897 mvme@pultrans.hu	1 525
Italie / Italien / Italy ASSOFERR – Associazione Operatori Ferroviari Via Emilia 47, I - 00187 Roma	(+39) 06 - 42 81 41 42 (+39) 06 - 42 81 75 44 info@assoferr.it	3 502
Pays-Bas / Niederlande / Netherlands NVPG Nederlandse Vereniging Particuliere Goederenwagens Postbus 284, NL - 3190 AG Hoogvliet Rotterdam	(+31) 10 231 0231 (+31) 10 231 0239 NVPG@trimodal-europe.nl	1 803
Pologne / Polen / Poland IGTL – Izba Gospodarcza Transportu Ladowego ul. Twarda 30, PL - 00-831 Warszawa	(+48) 22 - 697 91 16 (+48) 22 - 697 93 12 igtl@igtl.pl	5 917
République de Slovaquie / Slowakische Republik / Slovakian Republic ZVKV Združenie vlastníkov a prevádzkovateľov súkromných kolajových vozidiel – Jaroslav Miklánek Staničná 7, SK - 91700 Trnava	(+421) 33 - 5923 112 (+421) 33 - 5923 182 zvk@zelos.sk	3 410
Suède / Schweden / Sweden SPF – Svenska Privatvagnföreningen Sövde Gärd, SE - 275 96 Sövde	(+46) 416 - 162 66 (+46) 416 - 161 27 info@privatvagnar.com	3 858
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	5 465
République Tchèque / Tschechische Republik / Czech Republic SPV – Sdružení majitelů a provozovatelů soukromých železničních vozu, Perucká 11a, CZ - 120 00 Praha 2	(+420) 2 - 24 25 49 77 (+420) 2 - 24 25 49 78 spv@telecom.cz	6 166

Total des wagons P affiliés à l'UIP au 1^{er} janvier 2003

Summe der P-Wagen, die der UIP per 1. Januar 2003 angeschlossen sind

Total number of P-wagons affiliated to UIP as per January 1st 2003

139 125

Assemblées générales / Generalversammlungen / Annual General Meetings

			<i>Président</i>	<i>Secrétaire Général</i>
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. Devies	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
2002	Vienne	27 sept.		
2003	Lugano	19 sept.		