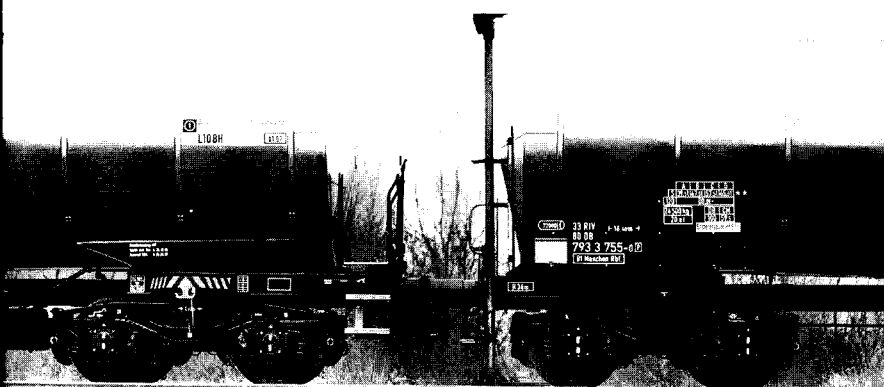




*Union Internationale des Wagons Privés
Internationale Privatgüterwagen-Union
International Union of Private Wagons*



2004[■]

55^e Rapport de Gestion

55. Geschäftsbericht

55th Management Report



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

2004[■]

55^e Rapport de Gestion

55. Geschäftsbericht

55th Management Report

Table des matières / Inhaltsverzeichnis / Contents

Gestion de l'UIP Führung der UIP Management of UIP	3
I. Le mot du Président Vorwort des Präsidenten Preamble by the Chairman	4 21 38
II. Rapport des activités de l'UIP Bericht über die Arbeit der UIP Report about UIP activities	7 24 41
III. La vie interne de l'UIP Das interne Leben der UIP The internal life of UIP	12 29 46
IV. Discours du Membre du Bundestag allemand Eduard Oswald sur le rôle et la mission de la politique de transport européenne	14
Rede des Mitglieds des Bundestages Eduard Oswald über die Rolle und Aufgabe der europäischen Verkehrspolitik	31
Presentation by Eduard Oswald, Member of the German Bundestag of the role and mission of European transport policy	48
Annexe I Comptes de résultats et bilan Anlage I Abschluss und Bilanz Appendix I Results and balance sheet	54-55
Annexe II Rapport des Commissaires aux comptes Anlage II Revisorenbericht Appendix II Auditors' report	56-57
Annexe III Liste des membres Anlage III Mitgliederverzeichnis Appendix III Members' list	58
Assemblées générales Generalversammlungen Annual general meetings	59

Comité Directeur / Direktionskomitee / Directors' Committee

■ President:	Emilio Fernández Fernández (España) (until 30.09), Dr Heiko Fischer (Deutschland) (from 01.10)
Vice-Presidents:	Bruno Dambrine (France), Gernot Schwayer (Österreich)
Secretary General :	Wolf D. Gehrmann

Per-Anders Benthin and Yannik Le Gars (Sverige), Philippe Boucheteil (France), Győző Czitó (Magyarország), Emilio Fernández Fernández (España), Ireneusz Gójski (Rzeczpospolita Polska), Jürgen Hüllen (until 30.09) / Dr Heiko Fischer (from 01.10) (Deutschland), Alain Margerin (Belgique), Jaroslav Miklánek (Slovenská Republika), Mauro Pacella (Italia), Geoffrey Pratt (United Kingdom), Manfred Schubert (Česká Republika), André Suter (Schweiz), 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 (until 30.09) / Dr Heiko Fischer (from 01.10)
Vice-Presidents:	Bruno Dambrine, Gernot Schwayer
President of UIP Commission:	Philippe Boucheteil
Secretary General:	Wolf D. Gehrmann
Members:	Jürgen Hüllen, Josef Küttel
Permanent guests:	Mirosław Godlewski, Hartmut Lühr (until 30.04)

Commission UIP / UIP-Kommission / UIP Commission

■ President:	Philippe Boucheteil
Vice-President:	Gernot Schwayer
Secretary General:	Wolf D. Gehrmann

Per-Anders Benthin, Vincent Bourgois, Emmanuel Cossic, Jean-Luc Dosquet, Johann Feindert, Frank Furrer, Rainer Kogelheide, François Lacour, Bernard Laurent, Yannick Le Gars, Stefan Lohmeyer, Alberto Lopez, Alain Margerin, Jaroslav Miklánek, Andreas Nolte, Mauro Pacella, Claude Piana, Geoffrey Pratt, 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

Le changement traditionnel à la tête de l'UIP se passe à un moment où le marché ferroviaire européen est en train d'examiner les conséquences de plus en plus marquées de la politique de libéralisation de l'UE.

Trois paquets de mesures européennes d'une grande portée ont été présentés et en grande partie adoptés. Leur but principal vise au renforcement de la concurrence sur le rail et à la compétitivité de l'ensemble de l'industrie ferroviaire par rapport aux autres transporteurs. De plus, fin 2004, plusieurs spécifications concernant l'interopérabilité (STI) ont été adoptées pour mener aux adaptations systémiques indispensables aux domaines technique et opérationnel.

Depuis mars 2003, tout opérateur, privé ou public, peut utiliser avec sa propre traction un réseau de 50 000 km de voies dans l'UE. Une possibilité qui néanmoins, dans la plupart des pays, n'existe toujours que sur le papier. De même, l'exigence que les entreprises ferroviaires opèrent en concurrence mutuelle partout en Europe n'a pas plus amené une amélioration de la position de marché du rail. Malgré des déclarations d'intention bien sonnantes des associations ferroviaires, le manque notoire de structure et de qualité des opérateurs ferroviaires persiste.

D'un autre côté, le nouveau cadre libéralisé du transport ferroviaire a permis à quelques anciens monopoles d'État de se positionner comme acteurs prépondérants sur le marché et de dominer une partie importante du marché européen. Leur force grandissante en comparaison avec le gros des autres acteurs du marché permet une influence unilatérale sur le secteur pour atteindre des buts stratégiques qui remettent en question les résultats escomptés de la politique de libéralisation.

Bien sûr, l'UIP salue la politique de libéralisation de l'UE et toute forme de concurrence dans le domaine ferroviaire et continuera à soutenir pleinement cette politique. Cependant, il lui semble que des mesures complémentaires sont encore nécessaires pour pouvoir mettre en pratique les développements positifs attendus de la libéralisation.

Depuis des décennies, les entreprises du secteur des wagons de fret privés veillent à ce que



l'économie dispose de moyens de transport innovants et adaptés aux besoins. Ce faisant, elles portent elles-mêmes exclusivement le financement, l'entretien et le risque d'utilisation pour ces wagons privés. Les principes

de la libéralisation ont déjà été appliqués avec de bons résultats économiques dans le secteur des wagons privés, alors que les chemins de fer nationaux se concentrent surtout sur la conservation de privilèges traditionnels.

Par leurs activités économiques, les propriétaires de wagons privés dépendent de la collaboration avec les anciens monopoles d'État et aussi de plus en plus avec les nouveaux venus privés. Certes, l'homologation technique maintenant indépendante leur permet désormais de mettre leurs wagons sur le rail sans devoir, comme jusqu'à présent, incorporer leurs wagons dans le parc de wagons d'une entreprise ferroviaire (immatriculation), mais les conditions juridiques de la mise en service de leurs wagons doivent encore toujours être fixées avec l'entreprise ferroviaire exploitante.

Avec la fin annoncée des contrats d'immatriculation en cours, un entrepreneur de wagons privés risque de devoir renégocier les conditions d'utilisation pour la mise en service de ses wagons avec chaque entreprise ferroviaire dont il compte utiliser les services. Dans ce cadre, il est tout à fait possible que, dans certains cas, ses wagons entrent en concurrence avec ceux de l'entreprise ferroviaire dont il veut utiliser la traction.

Dans un environnement en pleine expansion comprenant d'innombrables chemins de fer anciennement étatiques et de nouveaux chemins de fer privés, il est contraire à toute logique économique

de définir dans chaque cas de nouvelles conditions d'utilisation pour les wagons de fret. Seules des conditions obligatoires dans toute l'Europe pour l'utilisation de wagons de fret peuvent garantir la liberté de circulation de wagons de fret privés et donc le modèle jusqu'à présent efficace des wagons P. Entre-temps, cette conception s'impose dans un cercle toujours plus large de parties prenantes y compris l'UE.

Cependant, de telles conditions unifiées d'utilisation au niveau européen doivent offrir des garanties pour le maintien de conditions minimales équitables vu les considérables disparités de poids économique entre les partenaires du contrat. Comme principe indispensable à la libéralisation, il faut en priorité mettre fin à la discrimination entre les wagons de réseau et les wagons privés.

Bien sûr, le droit de la concurrence ainsi que les instruments obtenus par la libéralisation permettent de corriger les atteintes lourdes aux règles du marché et de la concurrence, cependant ces instruments ne peuvent être utilisés que lorsque des problèmes ont surgi et n'offrent donc pas suffisamment une aide adaptée au marché. Il est de peu d'utilité pour les entreprises du secteur des wagons privés de pouvoir établir, selon les directives évoquées, que leurs droits pourraient avoir été bafoués. Ce qu'il leur faut, ce sont des règles obligatoires qui prescrivent aux parties l'attitude à adopter en tant que concurrents dans le cas concret de l'utilisation de wagons de fret.

Cette exigence est d'autant plus justifiée que les entreprises de wagons privés se voient obligées partout en Europe d'accepter les prix et conditions des anciens chemins de fer d'État – et je pense particulièrement aux parcours à vide et aux réparations en cours de route –, prix et conditions qui sont fixés unilatéralement à leur détriment.

La Commission Européenne voit les difficultés qui résultent de « la structure de force asymétrique des partenaires de négociation » dans la négociation des conditions d'utilisation, ainsi que l'a exposé son représentant lors du congrès de l'UIP le 1^{er} octobre 2004. L'UIP salue cette prise de con-

science au sein de l'UE. Pour les raisons précitées, elle doute cependant que la surveillance offerte par l'UE des règles contractuelles entre les parties par de nouvelles autorités nationales indépendantes offre une solution suffisante.

La nouvelle COTIF qui, avec son annexe D (Règles uniformes concernant les contrats d'utilisation de véhicules en trafic international ferroviaire – CUV), entrera en vigueur après sa ratification au cours de l'année 2005, offre des règles internationales unifiées pour l'acheminement des wagons dans le cadre d'un contrat d'utilisation. Cependant, la plupart des dispositions des CUV ne sont en majorité pas obligatoires et permettent aux parties contractuelles de s'en écarter.

Selon les principes de la libéralisation, les entreprises ferroviaires doivent appliquer les mêmes règles pour tous les wagons de fret dont elles ont la garde, peu importe qu'ils leur appartiennent ou qu'elles n'en aient que la garde. Que le détenteur du wagon acheminé soit une entreprise ferroviaire ou un propriétaire de wagons privés ne peut jouer aucun rôle.

C'est ainsi que le détenteur de wagons qui en dispose et les gère de manière durable apparaît comme un nouvel acteur important du transport ferroviaire à côté des entreprises ferroviaires et des gestionnaires d'infrastructure. Le droit européen, qui traditionnellement s'appuie pour le fonctionnement du rail sur une distribution des tâches qui existait avant la libéralisation, traite encore le détenteur en parent pauvre. L'ancrage et le renforcement de la position du détenteur dans les lois européennes concernées, en conformité avec les nouvelles données, seront deux des tâches importantes de l'UIP dans les années à venir.

Dans le nouveau cadre juridique libéralisé, les entreprises ferroviaires veulent introduire une convention multilatérale (Contrat Uniforme d'Utilisation – CUU) entre détenteurs et chemins de fer utilisateurs, à laquelle les différentes parties peuvent adhérer selon leur bon vouloir, tout en donnant la possibilité à une ou plusieurs parties de s'en écarter dans leurs relations avec les autres. Là réside le dan-

ger que les entreprises ferroviaires saisissent l'occasion de faire jouer leur puissance économique.

Par contre, l'UIP considère l'introduction de « Conditions Générales d'Utilisation » (CGU) qui comprennent des règles obligatoires minimales et qui doivent être reprises dans les contrats d'utilisation correspondants comme indispensable, même si ce but ne peut pas être atteint à court terme. L'UIP est d'avis que c'est le seul moyen d'arriver à un équilibre dans les négociations entre des parties qui se trouvent dans des positions de marché totalement différentes.

C'est à juste titre qu'on se pose à l'UIP la question de savoir pourquoi l'interopérabilité qui impose des règles obligatoires dans les domaines opérationnel et technique du trafic ferroviaire de fret ne serait pas également pertinente dans le domaine tout aussi important de l'utilisation dans toute l'Europe des wagons de fret.

Au congrès de l'UIP en 2004, le représentant de l'Union Européenne a souligné la signification économique décisive du secteur des wagons privés dans le cadre du transport de marchandises par rail. L'UE est soucieuse du recul du transport de fret par rail au cours des 30 dernières années et en voit la cause dans le manque de compétitivité du rail par rapport à la route.

Selon ses déclarations, les propriétaires de wagons privés sont le ressort de la compétitivité dans le marché européen intégré du transport de fret par rail et on peut donc en conclure que l'UE ne veut pas voir ce rôle mis en danger par un nouvel environnement juridique déséquilibré et préjudiciable aux wagons privés.

Comme le montrent les réactions au sein du secteur, la disposition à l'investissement et à l'innovation des entreprises de wagons privés est extrêmement critique si l'utilisation au niveau européen de wagons privés n'est pas garantie par des règles minimales contraignantes et donc permettant un minimum de prévisibilité. L'UIP considère que la réalisation de ce but est en parfait accord avec les principes de la liberté contractuelle qui ne doit pas signifier « n'importe quoi et chaos », ce qui est également admis du côté des chemins de fer.

Remettre le rail en position de concurrence avec la route doit encore et toujours être le but commun de tous les acteurs du fret ferroviaire. Ceci signifie aussi qu'un chargeur, lors de la conclusion d'un contrat de transport de fret, doit avoir le libre choix entre les entreprises ferroviaires opérant sur le marché, sans devoir se préoccuper des problèmes techniques ou fonctionnels de la mise en service des wagons. Ceci signifie également que les opérateurs ferroviaires en Europe doivent avoir accès à du matériel roulant « neutre » et librement disponible, ce qui leur permet de rester concurrentiels face à des entreprises dominantes.

C'est ainsi que dans les faits, le secteur des wagons privés occupe une position clé pour le redémarrage du rail.

L'UIP renforcera ses efforts en 2005 pour trouver une solution équilibrée et applicable, et je prie tous ses membres et les associations nationales d'y participer de façon constructive.

Le Président :
Dr Heiko Fischer

II. Rapport des activités de l'UIP

Introduction

Le nouveau cadre légal pour l'utilisation de wagons de fret et la clôture de la première phase des travaux de l'UE sur l'harmonisation qui ont abouti à l'adoption du premier paquet des spécifications techniques (STI) ont formé le centre d'intérêt des instances de l'UIP en 2004.

La rédaction initiée par l'UIP en 2003 de conditions minimales pour l'utilisation de wagons de fret (CGU) a mené à des discussions intensives avec l'UIC auxquelles s'est jointe en 2004 ERFA, représentante des EF privées, afin de développer ensemble un Contrat Uniforme d'Utilisation (CUU).

Après un début prometteur des négociations, il est apparu à l'UIP que les intérêts propres de certaines EF succédaient de plus en plus à l'ancienne solidarité de l'UIC. À la fin de l'année passée, avec la volonté d'arriver à une solution en 2005, l'UIP a entrepris une réécriture complète du texte, afin de relancer cette année les négociations qui étaient au point mort.

L'UIP suppose qu'après l'extinction de la fiche UIC 433 fin 2005 qui a réglé jusqu'ici les rapports entre les détenteurs de wagons P et les EF, et en vue de l'entrée en vigueur attendue de la nouvelle COTIF en 2005, une nouvelle règle de travail est indispensable pour assurer la sécurité juridique.

Sans perdre de vue son but de faire établir des conditions minimales et afin de trouver rapidement une entente avec les EF, l'UIP est prête à mettre sur pied une base juridique qui puisse être praticable par toutes les parties.

Au cours de son congrès à Wiesbaden, l'UIP a accepté une offre de l'UE et présentera à la mi-2005 la situation du secteur des wagons P lors d'une audition publique internationale organisée par l'UE.

L'amélioration de la qualité du transport ferroviaire de fret a été traitée intensément en 2003 et a fait l'objet d'une étude soutenue par l'UE. Sur la base d'informations régulièrement fournies sur

la situation de la qualité des prestations, cette étude devrait donner un aperçu neutre du marché dans les pays clés choisis. C'est ainsi qu'il est apparu que dans certains pays membres de l'UIP, la piètre qualité du domaine ferroviaire a une influence prépondérante sur l'activité commerciale des entreprises membres. Le rapport final de l'étude sera présenté fin mars 2005 à l'UE.

Pendant la deuxième moitié de l'année, l'UIP a dû à nouveau reprendre le thème de la discrimination pratiquée par les EF lors de l'utilisation de wagons P. On a préparé le terrain pour aborder en 2005 la problématique de façon globale en y incluant les transporteurs et les clients.

Union Européenne

L'adoption en mars du 2^{ème} paquet ferroviaire et la présentation simultanée du 3^{ème} paquet ont été des pas importants vers l'intégration européenne du transport ferroviaire.

La proposition d'une ordonnance de qualité pour le transport ferroviaire présentée dans le 3^{ème} paquet ferroviaire a aussi été largement discutée au sein de l'UIP.

L'UIP a rejoint l'argumentation de la Commission Européenne selon laquelle des règles obligatoires peuvent être un instrument juridique approprié tant que le marché ferroviaire reste dominé de façon prépondérante par des monopoles et que la concurrence ne se développe que très graduellement.

Vu l'importance de la question de la qualité pour une grande partie des entreprises membres de l'UIP, cette dernière a approuvé généralement un système de dédommagement pour les mauvaises prestations et présenté en début d'année une prise de position dans ce sens à la Commission.

Avec l'élargissement de l'UE, il y a eu changement de personne à la tête de la Direction Générale « Transport et Énergie ». Le nouveau Commissaire

aux Transports, Jacques Barrot, a pris ses fonctions à la fin de l'année.

Dans le cadre de la restructuration de la Direction Générale, Heinz Hilbrecht, depuis longtemps Directeur des transports terrestres, a été transféré à la Direction « Réseaux Transeuropéens pour l'Énergie et le Transport ». Son successeur est Enrico Grillo Pasquarelli.

Fin octobre, Marcel Verslype a été élu Directeur exécutif de la nouvelle Agence Ferroviaire Européenne. L'agence commencera son travail en 2005. L'UIP s'est déjà engagée à collaborer étroitement.

Commission UIP et Réunion Commune UIC/UIP

La réunion commune annuelle UIC/UIP s'est tenue le 18 juin à Göteborg.

Comme on pouvait s'y attendre, cette fois non plus cette rencontre n'a pas donné de résultats concrets. Elle a cependant fourni l'occasion de discuter des questions d'actualité et surtout de noter les réactions des deux parties.

La problématique relative aux futures conditions des wagons a été le thème central de cette réunion. Il y a eu accord pour dire :

- que l'environnement traditionnel des relations entre entreprises ferroviaires et titulaires de wagons P allait changer fondamentalement à brève échéance,
- qu'il fallait réaliser une transition sans problème. Pour cela, il est nécessaire de conserver la fiche UIC 433 au moins jusqu'à fin 2005.

Au cours de cette rencontre, l'UIP a rappelé les points qu'elle considère comme essentiels, notamment :

- des règles claires pour l'établissement de la responsabilité entre les acteurs du transport,
- le caractère obligatoire des conditions d'utilisation qui sont indispensables pour un système ferroviaire fonctionnel.

De plus, l'UIP a exprimé des souhaits pour un bon déroulement des futures négociations avec les EF. Elle réclame notamment l'unanimité dans les décisions de l'UIC et aussi que les intérêts opérationnels des acteurs ferroviaires priment sur les considérations d'ordre juridique dans les négociations sur le futur contrat d'utilisation.

Les questions suivantes ont également été traitées :

Tarifications des entrées et sorties d'ateliers

L'UIC a accepté d'étendre la recommandation du « compromis de Prague » aux entrées et sorties des lieux dits « de service » (lieux de réforme, nettoyage, chômage).

Guide pratique des dommages aux wagons

Il existe actuellement deux guides pratiques, l'un pour les wagons des entreprises ferroviaires, l'autre pour les wagons P. On envisage d'établir un document commun à tous les wagons.

Responsabilité des dommages aux wagons P

L'UIP a demandé à l'UIC d'examiner des cas concrets pour lesquels la détermination de la cause et des responsabilités s'est heurtée à des difficultés de la part des entreprises ferroviaires.

Facturation directe des frais de réparation des wagons P

L'UIP a rejeté les propositions de l'UIC car elle souhaite une procédure plus simple et plus conforme à ses intérêts. L'UIP s'est engagée à envoyer à l'UIC une note explicative reprenant ses propositions.

Comité « Infrastructure »

Pour sa 5^{ème} année d'existence, le Comité s'est réuni à trois reprises sous la présidence de Claude Piana (Ermewa) :

- les 14 mai et 24-25 novembre à Paris,
- le 21 décembre à Hambourg (en groupe de travail restreint).

Désormais, la quasi-totalité des associations nationales sont présentes ou représentées. Le but est qu'à court terme les autres associations nationales non présentes et non représentées exposent néanmoins également leurs problèmes et fassent part de leurs suggestions afin que l'ensemble de l'UIP participe effectivement à la vie du Comité.

Outre le traitement des problèmes spécifiquement techniques, les réunions sont également un lieu privilégié d'échanges d'informations et d'expériences entre les associations.

Ainsi, l'évolution de la question relative à la diminution du bruit dans le domaine ferroviaire, l'augmentation souvent excessive du coût de la maintenance par les entreprises ferroviaires et la problématique récurrente des dommages causés aux wagons P ont été abordées de nombreuses fois au cours des réunions de printemps et d'automne.

Le Comité a noté que la STI « matériel roulant », dans sa version finale, ne reprend plus la position du « keeper » avec une définition précise de ses responsabilités qui lui aurait permis de jouer le rôle d'un véritable acteur dans le domaine de la

maintenance du matériel. Toutefois, il lui semble indispensable que, sous une forme restant à définir, le détenteur soit reconnu en tant que tel.

Par ailleurs, dans le cadre d'un mandat confié par le Président de la Commission UIP, le Comité a examiné le projet UIC de catalogue des avaries aux wagons destiné à être annexé au CUU. À la suite de cet examen, le Comité a fait une proposition de modification à ce catalogue ainsi qu'une suggestion de modification du chapitre V du projet de CUU (responsabilité en cas de perte ou d'avaries aux wagons).

De plus, au cours des réunions, les travaux, études et mises en application concernant les directives européennes et les STI ainsi que la nouvelle COTIF et ses annexes ont été systématiquement présentés et commentés.

Le Comité suit également attentivement les travaux des groupes d'experts de l'UIC, notamment ceux concernant les fiches techniques UIC et plus particulièrement les travaux du GT 5 RIV dans lequel l'UIP est représentée.

Comité « Superstructure »

En 2004 également, le Comité « Superstructure » s'est réuni deux fois sous la présidence de Rainer Kogelheide de la KVG, Hambourg.

Le point le plus important de l'ordre du jour était l'accompagnement de l'évolution du RID. Il s'agissait de définir la position de l'UIP sur des thèmes comme :

- prise en considération des situations d'accident (tampons anti-crash, protection contre le chevauchement, détection de déraillement, ...)
- sécurisation des transports de produits dangereux.

D'autres sujets de travaux sur l'évolution juridique du RID étaient :

- clarification des exigences concernant les dispositifs d'enclenchement ;
- réintroduction des sécurités contre la propagation des flammes pour les citernes sous pression ;
- codification des citernes et inscription des marchandises ;
- introduction d'un dossier de citerne.

Alors que la reconnaissance mutuelle des experts en citernes, suggérée par l'UIP, est provisoirement mise en pratique par un accord multilatéral, le Comité a décidé d'arrêter temporairement la recherche d'une définition d'un champ de tolérance pour l'épaisseur de paroi minimale pour les citernes, car ici les craintes des représentants du gouvernement sur l'amenuisement des exigences sont nettement plus grandes que l'utilité technique d'une telle clarification.

Un autre thème sur les produits dangereux était la mise en application du TPED, la directive européenne pour les équipements sous pression transportables, qui est finalement fixée à la mi-2005 et qui occupera aussi le Comité en 2005.

Bien que certains thèmes régionaux et à court terme, comme l'action de contrôle des tuyaux de distribution sur les wagons à gaz, aient eu une grande importance en 2004, le Comité s'est également occupé cette année pour la première fois, mais sans doute pour une longue période, des exigences SQAS de l'industrie chimique (CEFIC).

Après avoir publié un formulaire UIP sur l'état intérieur et extérieur des wagons citernes, le Comité a aussi élaboré en 2004 un justificatif de joints pour wagons citernes qui, dans une version uniformisée, devrait être une option utilisable pour l'attestation et la certification des joints utilisés.

Travaux de l'AEIF

L'harmonisation des conditions techniques et opérationnelles a demandé un investissement intensif pendant toute l'année de la part des experts de l'UIP dans trois groupes de travail AEIF : « matériel roulant », « application télématique » et « réduction du bruit ».

Comme programmé, à la fin de l'année, les propositions finales pour les STI concernées ont été présentées à la Commission Européenne et aux représentants des pays membres et ont été adoptées.

En accord avec la Direction Générale « Transport et Energie », l'UIP a réussi à garantir pour le détenteur de wagons P la « neutralité » du texte de la STI « Matériel roulant ». L'aspect du texte original confiant uniquement aux EF la responsabilité de la maintenance des wagons de fret a été abandonné.

En 2005, les travaux de l'AEIF seront repris par l'Agence Ferroviaire Européenne (AFE). L'UIP s'est déjà déclarée prête à collaborer en pleine responsabilité dans la deuxième moitié de 2005 avec les groupes de travail que l'AFE aura mis sur pied.

Comité UIP « Questions juridiques »

Cette année encore, les futures conditions d'utilisation des wagons ont été au centre des travaux des juristes composant ce Comité.

Le Comité s'est réuni à six reprises en 2004, dont deux fois en groupe mixte UIC/UIP.

Le Comité travaille en lien et sur mandat du Comité de Gérance. La présidence du groupe était assurée par Gernot Schwayer, vice-président de l'UIP.

L'essentiel du travail a été d'une part, de préparer les propositions de l'UIP selon les directives du Comité de Gérance et, d'autre part, d'examiner très attentivement les propositions de l'UIC.

Dans ce cadre, le Comité a pour mission prioritaire d'intégrer dans les futures conditions d'utilisation les éléments considérés comme essentiels par l'UIP pour assurer à la fois la sécurité juridique des détenteurs et le caractère fonctionnel du système ferroviaire.

C'est ainsi qu'à l'initiative de l'UIP de notables améliorations ont été apportées au projet initial. Toutefois, fin 2004, des questions restaient encore ouvertes. Elles devront impérativement être résolues en 2005 si le futur contrat d'utilisation entre en vigueur comme prévu le 1^{er} janvier 2006.

Par ailleurs, il faut souligner l'importante contribution des membres de ce Comité dans l'atelier C (rôle du détenteur de wagon dans le nouvel environnement) du congrès UIP qui s'est tenu le 1^{er} octobre 2004 à Wiesbaden.

Congrès

Le congrès de l'UIP qui se déroule tous les trois ans a rassemblé le 1^{er} octobre 2004 au Kurhaus de Wiesbaden les managers européens de haut niveau des institutions et entreprises du transport ferroviaire de marchandises.

Cette manifestation qui a connu une grande affluence sous le thème principal « Les wagons P – une chance pour le rail » a tiré un bilan critique des effets de la libéralisation sur le secteur. Le Président de la Commission aux Transports du Bundestag allemand, Eduard Oswald, le Président du Comité de Direction de Railion AG, le Dr Klaus Kremper, le Directeur du Pilotage de Raffinage en Allemagne de TOTAL GmbH, le Dr Bernard Ricodeau et le Secrétaire Général de RailNetEurop, Joachim Kroll, ont donné une analyse de la situation de leur point de vue respectif. Des orateurs de haut niveau, venus de toute l'Europe, ont en outre examiné dans plusieurs groupes de travail les problèmes urgents du transport ferroviaire de fret.

Un des thèmes principaux était l'environnement juridique incertain des wagons P qui résulte de la restructuration du secteur ferroviaire. C'est dans ce contexte que l'UIP a fondé son exigence de conditions minimales obligatoires pour l'utilisation de wagons de fret en Europe.

Dans un pressant appel conclusif, le nouveau Président élu de l'UIP, le Dr Heiko Fischer, Président du Comité de Direction de VTG AG, s'est adressé aux chargeurs, aux entreprises ferroviaires et aux représentants des autorités, des gouvernements et de l'UE. Vu l'apport positif des wagons P, il les a priés d'aider à créer des règles d'utilisations pour les wagons de fret, valables pour tous et libres de discrimination, afin de sécuriser l'indispensable capacité d'investissement du secteur.

III. La vie interne de l'UIP

Assemblée Générale

L'Assemblée Générale a eu lieu le 30 septembre à Wiesbaden. Au cours de cette assemblée, les points suivants ont été abordés :

- Le procès-verbal de l'Assemblée Générale du 19 septembre 2003 à Lugano a été adopté à l'unanimité.
- Le 54^{ème} rapport de gestion – portant sur l'exercice 2003 – a été adopté.
- Les commissaires aux comptes ont présenté le rapport de 2003. L'Assemblée Générale a remercié les commissaires aux comptes pour le travail effectué.
- L'Assemblée Générale a approuvé les comptes et le bilan de 2003.
- L'Assemblée Générale a donné à l'unanimité quitus au Comité Directeur.
- L'Assemblée Générale a nommé commissaires pour l'exercice 2004 Messieurs Xavier Ducluzeau (ERMEWA) et Henning Traumann (VPI).
- Les associations membres ont élu au Comité Directeur les délégués suivants pour 2004/2005 :

Allemagne	<i>Le Dr H. Fischer</i>
Autriche	<i>M. G. Schwyer</i>
Belgique	<i>M. A. Margerin</i>
Bulgarie	<i>M. D. Tschemev</i>
Espagne	<i>M. E. Fernández Fernández</i>
France	<i>M. B. Dambrine</i>
Hongrie	<i>M. G. Czító</i>
Italie	<i>M. M. Pacella</i>
Pays-Bas	<i>M. N. van den Berg</i>
Pologne	<i>M. I. Gójski</i>
Royaume-Uni	<i>M. G. Pratt</i>
Slovaquie	<i>M. J. Miklánek</i>
Suède	<i>M. P. A. Benthin</i>
Suisse	<i>M. A. Suter</i>
Tchéquie	<i>M. M. Schubert</i>

- L'Assemblée Générale a approuvé le budget pour 2004.
- Fixation de la cotisation pour 2005 : le montant de base et la quote-part aux 100 wagons restent inchangés.
- Conformément aux statuts, le président actuel, Monsieur Emilio Fernández Fernández, a cessé ses fonctions après trois ans de service. Le Dr Heiko Fischer a été élu pour lui succéder.
- Messieurs Gernot Schwyer et Bruno Dambrine ont été élus vice-présidents.
- L'Assemblée Générale a approuvé à l'unanimité l'entrée de l'association roumaine AVP (Asociatia Nationala a Detinatorilor de Vagoane Particulare din Romania) dans l'UIP. L'association roumaine a désigné Monsieur Nucu Morar comme représentant au Comité Directeur de l'UIP.
- En 2005, l'Assemblée Générale aura lieu le 30 septembre à Bratislava.

Comité Directeur

En 2004, le Comité Directeur de l'UIP s'est réuni le 26 mars à Zurich et le 30 septembre à Wiesbaden.

Nouveau Comité Directeur

Le nouveau Comité Directeur de l'UIP s'est réuni le 30 septembre à Wiesbaden pour confirmer les représentants dans les organes de l'UIP.

Comité de Gérance

Le Comité de Gérance s'est réuni quatre fois en 2004. Les réunions ont eu lieu le 25 mars et le 29 juillet à Zurich, le 30 septembre à Wiesbaden et le 26 novembre à Zurich.

Commission

La Commission s'est réunie le 17 juin à Göteborg.

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 18 juin à Göteborg.

Comités

En 2004, les principaux comités de l'UIP se sont respectivement réunis :

« Infrastructure » : les 14 mai et 24 novembre ;
« Superstructure » : les 29 avril et 7 octobre.

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 :
Dr Heiko Fischer

Le Secrétaire Général :
Wolf D. Gehrmann

IV. Le rôle et la mission de la politique de transport européenne

Discours de Monsieur Eduard Oswald, MdB, Ancien Ministre Fédéral et Président du Comité Transport, Travaux et Habitation du Bundestag, prononcé lors du congrès de l'UIP, le 1^{er} octobre 2004 à Wiesbaden

Dans la courte olympiade de trois au lieu de quatre ans que représente la période entre chaque congrès de l'UIP, ce dernier se tient cette fois-ci à Wiesbaden. Au cours des trois dernières années, depuis le dernier congrès à Séville, l'UIP a travaillé intensivement à accélérer l'adaptation des conditions cadres juridiques et techniques à la « nouvelle réalité du rail ». Le troisième paquet ferroviaire qui a été adopté cette année et qui vise à l'achèvement du marché intérieur du trafic ferroviaire porte nettement la marque des positions de l'UIP. En premier plan apparaissent avant tout les améliorations de la qualité du service dans le transport de fret ferroviaire, l'élargissement d'un réseau ferré dédié au transport de fret et le rôle du détenteur de véhicules ferroviaires. Par son travail, l'UIP a déjà obtenu beaucoup pour la libéralisation. C'est, entre autres, pour cette raison que c'est pour moi un honneur de pouvoir dire quelques mots d'introduction sur ce thème et d'exprimer ma vision de l'avenir du trafic ferroviaire de fret en Europe.

L'importance du secteur des transports dans l'Union Européenne ne se laisse que partiellement mesurer quantitativement. Il génère un chiffre d'affaires d'un milliard d'euros, ce qui représente une part de 10 % du PIB de l'Union Européenne. Il procure du travail à plus de dix millions de personnes.

Il fournit les conditions fondamentales pour la fonctionnalité du marché intérieur, particulièrement le transport des personnes et des marchandises. Ses liens avec la croissance, le bien-être et la mobilité en font un élément incontournable de l'économie et de la vie. Aujourd'hui on ne peut plus imaginer la vie sans ces prestations – sans mobilité globale. Les flux de marchandises entre les pays – import et export – constituent une part indispensable de la vie économique.

D'ici à 2015 on s'attend à une augmentation des prestations de transport de fret de 2 149 milliards de tonnes/km (année de base 2000) à 3 004 milliards de tonnes/km. Ceci représente une croissance de 40 %. Pour le rail, on s'attend à une croissance de 371 milliards de tonnes/km (année de base 1997) à 608 milliards de tonnes/km en 2015, soit 64 %. Dans les dix ans à venir, notre infrastructure de transport subira un accroissement de surcharge excessif vu ses capacités limitées. Les pronostics montrent clairement que la majorité de la croissance se fera sur la route. Mais la route ne peut pas la supporter seule, et ceci n'est pas non plus dans l'intérêt d'un système de transport basé sur l'intermodalité et respectueux de l'environnement.

C'est pourquoi nous devons œuvrer ensemble – c'est-à-dire la politique, l'économie et la technique – à tous les niveaux – régional, national et européen – au développement d'un tel système de transport intégré. En cela, une tâche et un rôle particuliers reviennent à la politique européenne des transports.

Le point clé de la politique européenne des transports en vue de l'amélioration du secteur ferroviaire est l'ouverture du marché vers un marché intérieur européen orienté sur la concurrence. Outre l'infrastructure indispensable et adaptée aux besoins, il faut aussi, au préalable, trois conditions de base importantes :

- libre accès au marché,
- conditions égales de concurrence,
- fin de la course aux subventions qui faussent la concurrence.

Ces éléments, indispensables à un marché européen du transport viable, donneront au secteur ferroviaire – qui a eu traditionnellement pendant longtemps une forte affinité avec l'État – la force nécessaire pour accomplir sa tâche dans le réseau de transport intermodal européen.

À ce sujet, le livre blanc sur la politique des transports de la Commission Européenne « La politique européenne des transports jusqu'à 2010 – aiguillage pour l'avenir » fournit des chiffres à l'appui. D'ici 2020, l'augmentation de la part de marché du rail pour le transport de marchandises à travers l'Europe devrait atteindre 15 % (pour l'instant elle n'atteint pas 8 %), pour autant qu'il y ait une augmentation correspondante de la capacité du système ferroviaire.

La TINA Transport Infrastructure GmbH, qui a son siège à Vienne, est reconnue aujourd'hui au niveau européen comme centre de compétence pour la planification du transport européen et particulièrement en Europe centrale et orientale. « TINA » est l'abréviation du premier projet : Transport Infrastructure Needs Assessment ; une analyse de l'infrastructure de transport pour l'élargissement continu du réseau transeuropéen (TEN) en direction des nouveaux pays membres avec une densité de réseau appropriée.

Le réseau multimodal transeuropéen concrétisé par le groupe de travail TINA comprend aussi bien les routes, les axes ferroviaires, les voies navigables, le réseau européen à grande vitesse, le transport combiné, les ports, les aéroports et les installations de transbordement pour le transport de marchandises que la gestion des transports et les systèmes d'information et de navigation. Le procédé TINA a visé le développement d'une infrastructure de transport multimodale dans les nouveaux pays membres comme base d'un futur réseau TEN.

Les lignes de conduite TEN qui en ont résulté comprennent des schémas directeurs collectifs pour la construction concrète de 70 000 km de voies, 58 000 km de routes et 12 000 km de voies navigables pour l'horizon 2010. Une importance particulière a été attachée aux points suivants, qui reflètent précisément les points cruciaux pour le secteur ferroviaire :

- liaisons transfrontalières ; espérons-le, un futur point fort du rail ;
- élimination des maillons faibles dans les réseaux nationaux ;

- lien entre les régions périphériques ;
- combinaison et mise en réseau des différents opérateurs de transport, en tenant compte de leurs avantages respectifs. À mon avis, ceci est un critère à mettre en avant, particulièrement si les opérateurs de transport utilisent vraiment ces points forts ;
- utilisation optimale des capacités disponibles ;
- constructions et aménagements plus respectueux de l'environnement ;
- interopérabilité dans toutes les parties de chaque secteur ;
- sécurité et fiabilité dans le transport des personnes et des marchandises ;
- conditions économiques et sociales homogènes.

Les axes principaux de ce réseau TEN montrent sous la forme de couloirs paneuropéens les dix besoins prioritaires. Ceux-ci ont été arrêtés lors de la deuxième conférence paneuropéenne sur le transport en Crète en 1994 et amplifiés lors de la conférence consécutive en 1997 à Helsinki. Les couloirs paneuropéens incluent, y compris des tronçons complémentaires pour les rails, 20 700 km de lignes de chemin de fer et 68 terminaux pour le transport combiné. Les instruments financiers de l'UE (ISPA, anciennement PHARE) et les moyens de régionalisation (EFRE) se tiennent à disposition pour aider à la réalisation de tronçons prioritaires qui seront calculés sur base d'analyses de coûts/rendement. Les besoins en investissements jusqu'à 2015 ne devront pas dépasser 1,5 % du PNB des États concernés. Ce sera précisément le cas chez nos voisins d'Europe centrale et orientale. Pour pouvoir répondre à la demande et atteindre nos objectifs de changement dans la répartition modale en politique de transport, les évaluations de l'UE prévoient un besoin global en investissements pour l'infrastructure des transports de 600 milliards d'euros, dont 225 milliards d'euros pour les dix couloirs prioritaires et les tronçons complémentaires.

C'est l'augmentation d'efficacité du système ferroviaire par l'augmentation de la concurrence qui sera décisive pour le succès. L'accès au réseau ferroviaire doit être ouvert à tous. Il ne peut pas y avoir de limitation d'accès ou de discrimination dans le prix des sillons. La discrimination non tarifaire – un instrument encore très populaire – doit être remplacée par la neutralité de la concurrence. L'accès insuffisant aux ateliers, les mesures de prix politiques et les limitations administratives sont encore et toujours utilisés abusivement comme vieilles ruses protectionnistes.

À ce sujet, on a aussi largement discuté de la séparation du réseau et de l'exploitation en tant qu'instrument pour éviter de telles collisions d'intérêts.

Nous avons besoin d'un chemin de fer efficace qui soit en état de faire jouer les avantages de son système. Une autre condition indispensable pour que le rail soit concurrentiel par rapport aux autres modes de transport est une infrastructure ferroviaire efficace. Sans un volume annuel constant d'investissement de 5 milliards d'euros en Allemagne, il sera impossible d'améliorer le réseau ferroviaire de ce pays. Un embouteillage sur les voies de transport mène forcément à un blocage de l'ensemble de l'économie.

Changer la répartition des modes de transport en faveur du rail semble ambitieux. C'est particulièrement ambitieux non seulement parce que le rail doit réorienter les prestations actuelles de transport en sa faveur par la qualité, le service et les prix, mais aussi parce qu'il est en concurrence avec la croissance géante de l'ensemble du marché. La question de savoir si l'Europe arrivera à revitaliser les chemins de fer sera décisive pour pouvoir maîtriser le trafic croissant des prochaines années.

Il y a différentes causes pour que le chemin de fer ait subi une telle régression par rapport aux camions pour le transport des marchandises. Certaines d'entre elles auraient certainement pu être évitées. Laissez-moi en citer quelques-unes particulièrement désastreuses :

- Le trafic de voyageurs en courte et en longue distance et le trafic de marchandises empruntent la plupart du temps les mêmes voies.
- Un système électrique non unifié à travers toute l'Europe handicape les transports de longue distance.
- Les arrêts aux frontières allongent considérablement la durée des parcours, et nous savons tous que le facteur temps joue un rôle décisif. La vitesse moyenne dans le trafic de marchandises transfrontalier n'atteint que 18 km/h. « C'est plus lent qu'un brise-glace en mer baltique » (résume la Commission Européenne).

Il faut dissocier les transports. Aujourd'hui déjà on pourrait obtenir beaucoup par la dissociation verticale des vitesses. C'est-à-dire classer le réseau en réseau à grande vitesse et réseau de rang inférieur et parvenir à un système moderne de télématique dans ce domaine. Pour un renforcement du transport de fret européen, il faut réserver au transport ferroviaire de fret des sillons internationaux efficaces, soit sous la forme d'infrastructures dédiées et d'aménagement des goulots d'étranglement à grande circulation, soit sous la forme de plages horaires déterminées. La libéralisation par-delà les vieilles frontières nationales doit enfin progresser.

En ce qui concerne l'interopérabilité, il s'est passé beaucoup de choses et je suis sûr que les groupes de travail pourront apporter encore d'autres améliorations.

Le manque d'esprit d'entreprise, des obstacles dans la politique d'organisation comme par exemple l'accès au réseau inexistant, ainsi que des systèmes techniques différents, ne sont que quelques-unes des raisons qui ont mené à une adaptation insuffisante des chemins de fer aux nouvelles conditions du marché. Des changements dans les parts de marché ne peuvent se produire que par l'activation des avantages du système ainsi que l'orientation des transporteurs vers le client, mais pas par des restrictions et des réglementations

étrangères au système. Ceci signifie – résumé en une formule : aucun transporteur ne doit être favorisé ou défavorisé à l'avantage ou au désavantage d'un autre !

Dans le deuxième paquet ferroviaire, il y a consensus sur une libéralisation complète du transport de marchandises et sur trois autres mesures importantes :

- la création de standards de sécurité européens communs,
- la modification des directives sur l'interopérabilité et
- l'harmonisation des standards et normes techniques.

Il est heureux que l'harmonisation soit réglementée par un seul organisme, l'Agence Ferroviaire Européenne (AFE) avec compétence sur l'interopérabilité et la sécurité. Je me souviens de la prise de position de l'UIP sur le 2^{ème} paquet ferroviaire, qui plaidait en faveur de ceci, et c'est ce qui va se passer.

Le 3 mars de cette année, la Commission Européenne a présenté le 3^{ème} paquet ferroviaire. Son but est l'intégration complète de l'espace du transport ferroviaire européen par l'accroissement de la compétitivité et de l'attractivité du rail. Les points suivants concernaient le transport du fret :

1. L'obtention d'une qualité minimale dans le transport de fret national et international. Laissez-moi ajouter que cette mesure ne serait pas nécessaire dans le cas d'une complète neutralité concurrentielle et de libéralisation. Elle présente l'avantage que les législations nationales trouveront un standard européen uniforme pour les droits de recours.
2. Le certificat de conducteur de train pour la sécurité des transports transfrontaliers et transeuropéens. Le certificat facilite les activités internationales des entreprises ferroviaires et permet le libre choix des employés.

En conséquence, une ouverture complète du marché dans le transport ferroviaire de fret transfrontalier devrait être réalisée au 1^{er} janvier 2006. En 2007, les réseaux intérieurs nationaux devraient être ouverts à la concurrence. La libéralisation, l'harmonisation et l'intégration souhaitées seront ainsi réunies.

L'harmonisation et la libéralisation du trafic ferroviaire dans l'Union Européenne constituent un pas important pour transférer plus de transport de la route vers le rail – tout comme la mise en réseau de tous les transporteurs. Cependant, la libéralisation ne mène au succès que si les capacités correspondantes sont disponibles.

Je salue l'engagement de l'UIP pour ce but que je soutiens aussi.

Les instruments cités sont des plus prometteurs pour atteindre un rapport équilibré entre les transporteurs. Chez certains transporteurs, 50 ans de concurrence ont créé des structures consolidées et le point de focalisation principal dans ces « systèmes de transport de haute qualité » était le client.

Malgré des progrès évidents dans certains pays, le degré de réalisation des buts est encore loin d'être satisfaisant. « L'index de libéralisation des chemins de fer 2004 » de IBM Business Consult, commandé par la Deutsche Bahn, montre que 17 des 25 pays ne respectent pas le planning. Des critères décisifs sont utilisés comme unité de mesure :

- conditions préalables légales,
- barrières effectives à l'accès au marché,
- la situation de la concurrence et
- les résultats de la libéralisation (prix, qualité et subventions).

Les très petits progrès dans une grande partie de l'Europe montrent qu'il y a encore beaucoup à faire ! Enfin, il n'y aura de réelle égalité des chances en Europe que quand tous les États européens seront prêts à ouvrir leurs réseaux nationaux.

En Europe, nous devons nous préparer à un volume de transport en constante croissance. On parle de l'avalanche de transports qui nous atteindra dans les prochaines années. En tant que pays principal de transit, l'Allemagne est particulièrement concernée.

Dans les transports transfrontaliers, le rail reste très en retrait de ses possibilités. C'est précisément dans ce domaine – les transports groupés – que résident les avantages systémiques du rail. Les carences qui apparaissent clairement par l'évaluation de performance de la libéralisation provoquent des contrecoups dans la lutte pour les parts de marché. Le transport ferroviaire de fret transfrontalier se bat encore et toujours avec des problèmes de qualité.

Il faut trouver des moyens alternatifs pour revigorer les transporteurs. Le financement de l'infrastructure par les gouvernements nationaux n'est pas toujours assuré. Il est évident qu'il faut examiner les options stratégiques du partenariat entre secteurs public et privé. Il faut donner plus d'importance à des concepts de ce genre.

Il y a aussi un énorme potentiel d'optimisation dans d'autres domaines du transport ferroviaire de fret – la traction, les ateliers et le matériel roulant. Le réseau ferroviaire actuel est aménageable et peut clairement être exploité plus intensément par une technique intelligente.

Comment peut-on rendre l'expédition des wagons plus flexible, accélérer la formation des trains, améliorer l'organisation dans les dépôts régionaux et aux points de transbordement ? Bref, comment peut-on préparer le fret ferroviaire à la concurrence, pour transférer un maximum de marchandises de la route surchargée vers le rail ?

Voici quelques réponses. Il faut :

- des infrastructures aménagées pour le transport moderne,
- une interopérabilité entre les réseaux et les systèmes,

- une recherche continue de techniques et de concepts innovants,
- une transparence des coûts,
- la fiabilité d'un service qui satisfasse les attentes légitimes des clients.

Par des développements innovants, le transport par rail doit être rendu si efficace et attractif que la plus grande part de la croissance du transport routier sur longues distances puisse être reportée sur lui. Ici aussi, il faut apporter des innovations dans le domaine du transport combiné et des embranchements afin d'améliorer les aptitudes logistiques du système ferroviaire.

Les clients veulent la mobilité comme prestation de transport unifiée de A vers B. Ici, tous les transporteurs, et particulièrement le rail, sont invités à trouver des partenariats avec les autres transporteurs. Sur ce point, pour répondre à la demande du client, le système de production du rail est directement dépendant des prestations en amont et en aval du parcours. La force économique du transport ferroviaire ne peut être maintenue que si l'on prend soin des interfaces de ce système en conséquence et qu'on se présente au client globalement comme un système de transport intégré dans le cadre d'un partenariat. Les solutions systémiques en matière de logistique sont de plus en plus demandées.

J'aimerais citer le Président Emilio Fernández sur ce développement important :

« Il n'y a aucun doute qu'une excellente occasion se présente aujourd'hui à de nouvelles entreprises ferroviaires de se positionner sur le marché, d'apporter ainsi une contribution à la croissance du secteur ferroviaire et de prouver que le transport de marchandises par rail est rentable. »

Pour être apte à la logistique, la simulation du fonctionnement global doit mener à un raccourcissement notoire du temps de commande pour les sillons. Sur ce point, les exploitants du réseau sont encore loin des exigences du marché.

Bo Bylund, Président de l'association européenne des gestionnaires d'infrastructure (EIM) a mis le point en exergue :

« Dans le climat économique actuel très exigeant, dans lequel les clients attendent une réponse rapide et une livraison « just in time », un service de transport et de logistique plus efficient et plus performant est essentiel. Ce sont les clients qui régissent le marché. Une concurrence saine entre les différents fournisseurs stimulera le développement de nouveaux produits de service et, à son tour, ceci mènera à une part de marché croissante en faveur du rail. »

Je ne peux qu'approuver cette déclaration.

En conclusion, laissez-moi expliciter encore une fois les points principaux :

1. Il est impératif d'assurer la continuité des investissements dans l'infrastructure ferroviaire également avec de nouveaux modèles financiers. L'infrastructure de transport est la base pour le partage du travail et l'échange de marchandises entre tous les États de l'Union Européenne – anciens et nouveaux. L'adaptation nécessaire de l'infrastructure à la réalité de l'élargissement à l'Est ne tolère aucun délai. L'aménagement de l'infrastructure doit être mis en œuvre à l'unisson avec la croissance pronostiquée de la demande de transport.
2. La dimension de l'Europe doit être explicitée : c'est le moment de conclure de nouveaux marchés, surtout dans le transport transfrontalier de marchandises. Ce n'est qu'ainsi que le système de production du rail pourra être exploité de façon optimale au niveau européen. La politique et l'économie doivent s'unir pour l'accomplissement de cette tâche. Par le développement de conditions cadres, la politique doit veiller à ce que les entreprises performantes du transport ferroviaire puissent saisir leur chance dans la concurrence européenne. Dans la pratique, la libéralisation des chemins de fer en Europe doit

aussi être appliquée de façon égale dans toutes les parties de l'Europe. « L'index de libéralisation des chemins de fer 2004 » montre clairement qu'il y a encore un déficit énorme dans une grande partie de l'Europe. Pas seulement la politique, mais aussi l'économie du transport ferroviaire doit assumer des devoirs : elle doit se réorienter vers la poursuite conséquente d'une industrie ferroviaire européenne communautaire. Ce processus doit être soutenu par les commanditaires de technique ferroviaire pour que l'effet « économies d'échelle » puisse être utilisé et que l'industrie ferroviaire devienne plus rentable.

3. La coordination au-delà des frontières d'État et des impératifs des systèmes doit être encouragée. Ceci veut dire qu'il faut planifier et harmoniser tout ce qui touche au transport, particulièrement entre les États. La coordination dans le cadre du processus TINA en est un exemple positif selon les corridors, même si ce concept est encore en majeure partie dans la phase de planification.
4. Il faut créer des conditions cadres équitables pour tous les transporteurs. Il faut imposer l'harmonisation du cadre communautaire pour le marché des transports. Les distorsions de la concurrence – entre transporteurs et entre les différents États – doivent être éliminées de toute urgence.
5. Il faut faire avancer l'intégration du système de transport, et pour cela les systèmes modernes d'information et de communication joueront un rôle clé. L'interopérabilité, sous forme d'introduction sur une large échelle de techniques de gestion et de sécurité plus modernes et plus compatibles, doit recevoir plus d'attention dans la réalisation de l'harmonisation. Des interfaces plus efficaces entre infrastructure, logistique et information sur une plateforme sont un autre élément constitutif.

6. L'efficience du système ferroviaire doit être augmentée et rapprochée des besoins du client pour ce qui est de la qualité et du prix. L'amélioration de la qualité de la prestation transport en ce qui concerne le confort, la réduction du temps de transfert et la sécurité est indispensable pour atteindre un niveau de la part du transport ferroviaire conforme au marché en répartition modale.

La mobilité est un facteur important pour le développement économique. C'est ainsi que l'infrastructure des transports définit de façon significative les perspectives d'avenir des régions, et donc de l'emploi, aujourd'hui et demain. C'est pourquoi il nous faut un nouvel élan pour le système ferroviaire. Le chemin depuis les administrations de chemins de fer étatiques vers des chemins de fer gérés comme des entreprises et orientés vers le service n'est certainement pas facile et demande la coopération de tous. Dans certains pays, nous sommes sur la bonne voie, mais encore très éloignés d'une « Europe du rail » libéralisée et intégrée dans l'économie de marché.

Par des investissements, il faut promouvoir la réalisation graduelle de corridors transeuropéens avec priorité pour le transport de marchandises.

Les obstacles techniques et d'exploitation qui handicapent encore et toujours le trafic transfrontalier et les activités internationales des entreprises ferroviaires doivent être rapidement éliminés ou aménagés de telle manière qu'une libre utilisation de l'ensemble du réseau ferroviaire européen soit possible. Le processus actuel d'ouverture du marché européen de transport ferroviaire de fret est encore trop lent.

Nous voulons travailler ensemble au challenge que représente ce projet pour l'avenir ! Votre congrès constitue une des pièces importantes de la mosaïque pour l'identification des problèmes communs et la recherche d'ébauches de solutions. Je vous souhaite beaucoup de succès et des résultats concrets.

Merci beaucoup !

I. Vorwort des Präsidenten

Der traditionelle Führungswechsel in der UIP erfolgt zu einem Zeitpunkt, in dem der europäische Eisenbahnmarkt damit beschäftigt ist, sich mit den zunehmend deutlich werdenden Folgen der EU-Liberalisierungspolitik auseinanderzusetzen.



Drei Bündel weitreichender EU-Maßnahmen wurden inzwischen vorgelegt und großenteils verabschiedet. Sie zielen überwiegend auf die Stärkung des Wettbewerbs innerhalb der Schiene und der Wettbewerbsfähigkeit der gesamten Eisenbahnindustrie gegenüber den anderen Verkehrsträgern. Zudem wurden Ende 2004 mehrere Spezifikationen zur Interoperabilität (TSI) verabschiedet, die im technischen und operationellen Bereich unerlässliche Systemangleichungen bewirken werden.

Seit März 2003 kann jeder Betreiber, ob öffentlich oder privat, innerhalb der EU ein Netz von 50 000 km Schienen mit eigener Traktion nutzen. Eine Möglichkeit, die indes in den meisten Ländern nach wie vor nur auf dem Papier besteht. Ebenso wenig hat die Forderung, dass Eisenbahnunternehmen überall in Europa im Wettbewerb zueinander operieren sollen, zu einer Verbesserung der Marktsituation der Schiene geführt. Trotz wohlklingender Absichtserklärungen europäischer Bahnverbände bestehen die bekannten Struktur- und Qualitätsdefizite der Schienenbetreiber weiter.

Andererseits hat der neue liberalisierte Rahmen des Schienenverkehrs es einigen ehemaligen Staatsmonopolen erlaubt, sich als starke Marktspieler zu positionieren und bereits einen wichtigen Teil des europäischen Marktes zu dominieren. Ihre zunehmende Stärke im Vergleich zum Gros der übrigen Marktteilnehmer erlaubt eine einseitige Beeinflussung des Sektors zur Erreichung strategischer

Ziele, die die beabsichtigten Erfolge der Liberalisierungspolitik in Frage stellen.

Selbstverständlich begrüßt die UIP die Liberalisierungspolitik der EU und jede Art von Wettbewerb im Schienenbereich und wird diese Politik auch weiterhin voll unterstützen. Ihrer Auffassung nach sind jedoch ergänzende Maßnahmen notwendig, um die mit der Liberalisierung erstrebten positiven Entwicklungen auch praktisch umzusetzen.

Seit Jahrzehnten sorgen Unternehmer der Privatgüterwagenindustrie dafür, dass die Wirtschaft über bedarfsgerechte und innovative Transportmittel verfügt, wobei Finanzierung, Unterhaltung und Beschäftigungsrisiko für diese privaten Wagen ausschließlich durch sie selbst getragen werden. Die Grundsätze der Liberalisierung wurden im Privatwagensektor schon wirtschaftlich erfolgreich praktiziert, als die Staatsbahnen sich noch im wesentlichen darauf konzentrierten, überkommene Privilegien zu wahren.

Eigentümer von Privatgüterwagen hängen bei ihren wirtschaftlichen Aktivitäten von der Zusammenarbeit mit den ehemaligen Staatsmonopolen und in zunehmendem Maße auch mit den privaten Newcomern ab. Die jetzt unabhängige technische Zulassung erlaubt es ihnen zwar, ihre Wagen künftig auf der Schiene einzusetzen, ohne sich wie bisher den Bedingungen zur Eingliederung ihrer Wagen in den Wagenpark eines Bahnunternehmens („Einstellung“) zu unterwerfen, die rechtlichen Bedingungen des Einsatzes ihrer Wagen müssen sie aber nach wie vor mit dem betriebsführenden Eisenbahnunternehmen festlegen.

Mit dem angekündigten Auslaufen der bisherigen Einstellungsverträge riskiert ein Privatgüterwagenunternehmer, die Verwendungsbedingungen für den Einsatz seiner Wagen mit jedem Eisenbahnunternehmen, dessen Leistungen er in Anspruch nehmen will, neu verhandeln zu müssen. Dabei ist es durchaus möglich, dass seine Wagen im konkreten Fall im Wettbewerb zu denen eines Bahnunternehmens stehen, dessen Traktion er in Anspruch nehmen muss.

In einem sich entwickelnden Umfeld von zahlreichen ehemaligen Staats- und neuen Privatbahnen widerspricht es wirtschaftlicher Logik, jeweils neue Verwendungsbedingungen für Güterwagen abzuschließen. Lediglich europaweit durchsetzbare Regeln für die Nutzung von Güterwagen können die Freizügigkeit des Privatgüterwagenverkehrs und somit das bisher effizient funktionierende P-Wagen-Modell weiterhin gewährleisten. Diese Auffassung setzt sich mittlerweile in einem immer breiteren Kreis von Stakeholdern einschließlich der EU durch.

Derartige einheitliche europaweite Verwendungsbedingungen müssen indes Garantien bieten, um angesichts des beträchtlichen wirtschaftlichen Ungleichgewichts der Vertragspartner die Einhaltung fairer Mindestbedingungen zu garantieren. Dem Verzicht auf Diskriminierung zwischen bahneigenen und privaten Güterwagen kommt dabei als unerlässlicher Grundsatz der Liberalisierung Priorität zu.

Zwar erlaubt es das Wettbewerbsrecht sowie das neue, mit der Liberalisierung geschaffene Instrumentarium, schwerwiegende Verletzungen der Markt- und Wettbewerbsregeln zu korrigieren, jedoch finden diese Instrumente erst Anwendung, wenn Probleme bereits eingetreten sind, und bieten damit kaum marktgerechte Hilfen. Es ist für die Unternehmen des Privatwagensektors weniger nützlich, nach den erwähnten Vorschriften feststellen zu können, dass möglicherweise ihre Rechte verletzt wurden. Was sie brauchen, sind durchsetzbare Regeln, die den Parteien im konkreten Fall der Verwendung von Güterwagen vorschreiben, wie sie sich als Wettbewerber zu verhalten haben.

Diese Forderung ist umso mehr gerechtfertigt, als Privatwagenunternehmer sich überall in Europa unter dem Zwang sehen, Preise und Konditionen ehemaliger Staatsbahnen akzeptieren zu müssen – ich darf die besonders betroffenen Bereiche der Leerfrachten und Unterwegsreparaturen erwähnen –, die einseitig zu ihren Ungunsten festgelegt werden.

Die EU-Kommission sieht die Schwierigkeiten, die sich aus der „asymmetrischen Machtstruktur

der Verhandlungspartner“ für die Aushandlung von Verwendungsbedingungen ergeben, wie ihr Vertreter auf dem UIP-Kongress am 1. Oktober 2004 vorgetragen hat. Die UIP begrüßt diese Bewusstseinsbildung innerhalb der EU, sie ist jedoch aus den genannten Gründen skeptisch, ob die von der EU angebotene Überwachung vertraglicher Regeln zwischen den Parteien durch die neuen unabhängigen nationalen Regulierungsbehörden eine ausreichende Lösung bietet.

Das neue COTIF, das mit seinem Anhang D (Einheitliche Rechtsvorschriften für Verträge über die Verwendung von Wagen im internationalen Eisenbahnverkehr – CUV) nach seiner Ratifizierung im Laufe des Jahres 2005 in Kraft treten wird, bietet einheitliche internationale Regeln, wenn Wagen im Rahmen eines Verwendungsvertrages befördert werden. Die meisten Bestimmungen der CUV sind jedoch überwiegend nicht zwingend und erlauben es den Vertragsparteien, von ihnen abzuweichen.

Entsprechend den Grundsätzen der Liberalisierung müssen Eisenbahnunternehmen die gleichen Regeln für alle Güterwagen in ihrem Gewahrsam anwenden, gleichgültig, ob diese ihr Eigentum sind oder sich nur in ihrem Gewahrsam befinden. Es darf dabei keine Rolle spielen, ob der Halter der beförderten Wagen Eisenbahnunternehmen oder Privatwageneigentümer ist.

Als neuer wichtiger Akteur des Schienenverkehrs tritt damit neben Eisenbahnunternehmen und Infrastrukturbetreiber der Wagenhalter in Erscheinung, der dauerhaft über den Wagen verfügt und ihn disponiert. Das EU-Recht, das traditionell noch von einer Aufgabenverteilung für den Betrieb der Schiene ausgeht, die vor der Liberalisierung bestand, behandelt den Halter bislang stiefmütterlich. Für die Verankerung und Stärkung der Position des Halters in den relevanten EU-Gesetzen in Anpassung an die neuen Gegebenheiten zu sorgen, wird eine der wichtigen Aufgaben der UIP in den kommenden Jahren sein.

In den neuen liberalisierten Rechtsrahmen möchten die Bahnunternehmen ein multilaterales

Abkommen (Allgemeiner Verwendungsvertrag – AVV) zwischen Halter und verwendender Bahn einbringen, dem die verschiedenen Parteien nach Belieben beitreten können, wobei eine oder mehrere der Parteien in ihren Beziehungen voneinander abweichen können. Damit besteht die Gefahr, dass Unternehmen die Möglichkeiten nutzen, ihre wirtschaftliche Stärke auszuspielen.

Demgegenüber betrachtet die UIP die Einführung „Allgemeiner Verwendungsbedingungen“ (AVB), die minimale bindende Regeln enthalten und die entsprechend in die Verwendungsverträge aufzunehmen sind, als unverzichtbares, wenn vielleicht auch nicht kurzfristig zu erreichendes Ziel. Nach Auffassung der UIP kann nur so die Herstellung eines gewissen Verhandlungsgleichgewichts bei den völlig unterschiedlichen Marktpositionen der Parteien erreicht werden.

In der UIP wird mit Recht die Frage gestellt, warum Interoperabilität, die für bindende Regeln im operationellen und technischen Bereich des Schienengüterverkehrs sorgt, für den genauso wichtigen Bereich der europaweiten Verwendung von Güterwagen nicht gelten soll.

Der Vertreter der Europäischen Union hat auf dem UIP-Kongress 2004 die entscheidende wirtschaftliche Bedeutung des P-Wagensektors im Rahmen des Gütertransports auf der Schiene hervorgehoben. Die EU ist besorgt über den Rückgang des Schienengüterverkehrs in den letzten 30 Jahren und sieht die Ursache in der fehlenden Wettbewerbsfähigkeit der Schiene gegenüber der Straße.

Eigentümer von Privatwagen sind nach derselben Aussage die Triebfeder für die Wettbewerbsfähigkeit im integrierten europäischen Schienengütermarkt und es kann daher davon ausgegangen werden, dass die EU diese Rolle nicht gefährdet se-

hen will durch ein unausgewogenes und für Privatgüterwagen nachteiliges neues rechtliches Umfeld.

Wie Reaktionen innerhalb des Sektors zeigen, ist die Investitions- und Innovationsbereitschaft der Privatgüterwagenunternehmen als äußerst kritisch zu beurteilen, wenn die europaweite Verwendung privater Güterwagen nicht durch bindende und dadurch vorhersehbare Mindestregeln abgesichert wird. Die Erreichung dieses Ziels sieht die UIP als durchaus mit den Grundsätzen der Vertragsfreiheit vereinbar, die nicht „Beliebigkeit und Chaos“ bedeuten darf, wie auch von Bahnseite eingeräumt wird.

Nach wie vor muss es gemeinsames Ziel aller Akteure im Schienengüterbereich sein, den Wettbewerb mit der Straße wieder offen zu gestalten. Hierzu gehört, dass ein Verlager beim Abschluss seines Frachtabkommens freie Wahlmöglichkeiten zwischen den am Markt operierenden Bahnunternehmen haben muss, ohne sich um technische oder betriebliche Probleme des Wageneinsatzes kümmern zu müssen. Und hierzu gehört ebenfalls, dass Schienenoperatoren in Europa Zugriff auf frei verfügbares „neutrales“ Wagenmaterial haben, was ihnen erlaubt, im Wettbewerb auch mit marktbeherrschenden Unternehmen zu bestehen.

Dem Privatwagensektor kommt demnach in der Tat eine Schlüsselstellung für den Aufschwung auf der Schiene zu.

Die UIP wird im Jahre 2005 verstärkte Anstrengungen unternehmen, eine ausgewogene und praktikable Lösung zu erreichen, und ich möchte alle ihre Mitglieder und die nationalen Verbände um konstruktive Mitarbeit bitten.

Der Präsident:
Dr. Heiko Fischer

II. Bericht über die Arbeit der UIP

Einführung

Der neue rechtliche Rahmen für die Verwendung von Güterwagen und der Abschluss der ersten Phase der EU-Harmonisierungsarbeiten, die in der Verabschiedung des ersten Pakets von technischen Spezifikationen (TSI) mündeten, standen im Mittelpunkt des Interesses der UIP-Gremien im Jahre 2004.

Die von der UIP im Jahre 2003 gestartete Initiative der Erarbeitung europaweiter Mindestbedingungen für die Verwendung von Güterwagen (AVB) führte nach intensiver Diskussion mit der UIC, an der sich 2004 auch die Vertretung privater Bahnunternehmen (ERFA) beteiligte, zur gemeinsamen Entwicklung eines Allgemeinen Verwendungsvertrags (AVV).

Nach hoffnungsvollem Beginn der Verhandlungen zeigte sich für die UIP, dass das Eigeninteresse bestimmter Bahnunternehmen mehr und mehr die ehemalige Solidargemeinschaft der UIC abgelöst hat. Die UIP hat Ende letzten Jahres im Bemühen, im Jahre 2005 eine Lösung zu erreichen, eine völlige Überarbeitung des Textes eingeleitet, um die festgefahrenen Verhandlungen 2005 erneut in Schwung zu bringen.

Die UIP geht davon aus, dass nach Kündigung des UIC-Merkblattes 433 zum Ende 2005, das bislang das Verhältnis P-Wageneinsteller und Bahnunternehmen regelt, und angesichts des zu erwartenden Inkrafttretens des neuen COTIF im Jahre 2005, aus Gründen der Rechtssicherheit ein neues Regelwerk unabdingbar ist.

Ohne ihr Ziel der Durchsetzung verbindlicher Minimalbedingungen aus den Augen zu verlieren, ist die UIP bereit, im Interesse einer kurzfristig zu realisierenden Einigung mit den Bahnen eine vertragliche Grundlage zu schaffen, die von allen Beteiligten getragen werden kann.

Die UIP hat im Anschluss an den UIP-Kongress in Wiesbaden ein Angebot der EU angenommen und wird Mitte 2005 die Situation des P-Wagen-sektors in einer internationalen, von der EU durchgeführten Veranstaltung darstellen.

Die Verbesserung der Qualität im Schienengüterverkehr wurde 2003 intensiv in einer mit Unterstützung der EU durchgeführten Studie behandelt, die auf der Basis von regelmäßig erstellten Informationen zur Situation der Dienstleistungsqualität eine neutrale Marktüberwachung in ausgewählten Schlüsselländern schaffen soll. Es hat sich dabei gezeigt, dass in einigen Mitgliedsländern der UIP die geringe Qualität im Schienenbereich prioritären Einfluss auf die Geschäftstätigkeit der Mitgliedsunternehmen hat. Der Schlussbericht der Studie wird der EU Ende März 2005 vorgelegt werden.

Diskriminierung durch Bahnunternehmen bei der Verwendung von P-Wagen war ein weiteres Thema, das die UIP in der zweiten Jahreshälfte erneut aufzugreifen hatte. Die Weichen wurden gestellt, um die Problematik im Jahre 2005 bereichsübergreifend unter Einschluss von Spediteuren und Kunden aufzuarbeiten.

Europäische Union

Die Annahme des 2. Eisenbahnpakets im März und die gleichzeitige Vorlage eines 3. Pakets bedeuteten weitere wichtige Schritte zur europäischen Integration des Eisenbahnverkehrs.

Der im 3. Eisenbahnpaket vorgelegte Vorschlag einer Qualitätsverordnung für den Schienengüterverkehr wurde auch innerhalb der UIP vertieft diskutiert.

Die UIP schloss sich dabei der Argumentation der EU-Kommission an, dass bindende Regeln ein geeignetes rechtliches Instrument darstellen können, solange der Eisenbahnmarkt noch überwiegend von Monopolen beherrscht wird und der Wettbewerb sich nur allmählich entwickelt.

Angesichts der Bedeutung der Qualitätsfrage für einen großen Teil der Mitgliedsunternehmen der UIP hat die UIP generell ein Entschädigungssystem bei Schlechtleistungen gebilligt und der Kommission Anfang des Jahres eine entsprechende Stellungnahme zugeleitet.

Mit der Erweiterung der EU fand auch ein Führungswechsel an der Spitze der Generaldirektion „Verkehr und Energie“ statt. Der neue Verkehrskommissar, Jacques Barrot, trat sein Amt Ende des Jahres an.

Im Rahmen einer Umstrukturierung der Generaldirektion wechselte Heinz Hilbrecht, der langjährige Direktor für Landverkehr, zur Direktion „Transeuropäische Netze für Energie & Verkehr“. Sein Nachfolger wurde Enrico Grillo Pasquarelli.

Ende Oktober wurde Marcel Verslype zum Exekutivdirektor der neuen Europäischen Eisenbahnagentur gewählt. Die Agentur wird im Jahre 2005 ihre Arbeit aufnehmen. Die UIP hat sich bereits zu enger Mitarbeit verpflichtet.

UIP-Kommission und gemeinsame Sitzung UIC/UIP

Die jährliche gemeinsame Sitzung UIC/UIP fand am 18. Juni in Göteborg statt.

Wie erwartet kam es auch diesmal nicht zu konkreten Ergebnissen. Es wurde jedoch die Gelegenheit genutzt, aktuelle Fragen zu besprechen und sich vor allem mit den Standpunkten beider Parteien vertraut zu machen.

Die Problematik der künftigen Bedingungen für Güterwagen stand im Mittelpunkt der gemeinsamen Sitzung. Einvernehmen wurde erzielt, dass:

- sich die bisherigen Rahmenbedingungen der Beziehungen zwischen Eisenbahnunternehmen und Einstellern von P-Wagen in Kürze wesentlich ändern werden;
- ein problemloser Übergang realisiert werden muss; wofür es notwendig ist, das UIC-Merkblatt 433 bis mindestens Ende 2005 beizubehalten.

Im Laufe dieser Sitzung wiederholte die UIP grundlegende Forderungen:

- klare Regeln zur Festlegung der Verantwortlichkeit der am Transport Beteiligten;

- Verbindlichkeit von Benutzungsbedingungen, die für ein funktionsfähiges Eisenbahnsystem unverzichtbar sind.

Außerdem formulierte die UIP Wünsche hinsichtlich der Effizienz künftiger Verhandlungen mit den Bahnunternehmen, insbesondere forderte sie Einstimmigkeit bei Beschlüssen der UIC und Berücksichtigung von Betriebsinteressen gegenüber formalen rechtlichen Betrachtungen bei den Verhandlungen über den künftigen Verwendungsvertrag.

Folgende andere Fragen wurden noch behandelt:

Tarifierung der Fahrten von und zu den Werkstätten

Die UIC hat zugestimmt, die Empfehlung des „Prager Kompromisses“ auf Fahrten von und zu den „Servicestellen“ (Außerbetriebsetzung, Reinigung, Stillstand usw.) auszudehnen.

Praktischer Leitfaden für Schäden an Wagen

Es bestehen zurzeit zwei praktische Leitfäden, einer für die Wagen der Eisenbahnunternehmen und einer für die P-Wagen. Beabsichtigt ist die Erstellung eines gemeinsamen Dokuments für alle Wagen.

Haftung für Schäden an P-Wagen

Die UIP hat die UIC aufgefordert, konkrete Fälle vorzulegen, bei denen die Ermittlung von Ursache und Verantwortung seitens der Bahnunternehmen auf Schwierigkeiten gestoßen ist.

Direktfakturierung der Reparaturkosten von P-Wagen

Die UIP hat die Vorschläge der UIC abgelehnt, da sie ein einfacheres und ihren Interessen besser entsprechendes Verfahren wünscht. Die UIP hat sich verpflichtet, der UIC ein erläuterndes Papier mit ihren Vorschlägen zu übermitteln.

Ausschuss „Untergestell“

Im 5. Jahr seines Bestehens hat sich der Ausschuss unter Vorsitz von Claude Piana (Ermewa) dreimal getroffen:

- am 14. Mai sowie am 24. und 25. November in Paris;
- am 21. Dezember in Hamburg (als kleine Arbeitsgruppe).

Im Ausschuss sind nun fast alle nationalen Verbände vertreten. Angestrebt wird, dass kurzfristig die anderen noch nicht vertretenen nationalen Verbände ebenfalls ihre Probleme und Anregungen mitteilen, damit die Repräsentanz der gesamten UIP gesichert ist.

Außer der Behandlung spezifisch technischer Probleme dienen die Sitzungen auch als ideales Forum für den Austausch von Informationen und Erfahrungen zwischen den Verbänden.

Im Laufe der Frühjahrs- und Herbstsitzungen wurden die Problematik der Lärmverminderung im Eisenbahnbereich, die oftmals überzogene Erhöhung der Instandhaltungskosten durch die Eisenbahnunternehmen und die regelmäßig wiederkehrende Problematik der Schäden an P-Wagen erörtert.

Der Ausschuss hat zur Kenntnis genommen, dass die TSI „Rollendes Material“ in seiner Endfassung nicht mehr die Stellung des „Halters“ mit einer genauen Definition seiner Verantwortlichkeiten übernimmt, die es ihm ermöglicht hätte, im Bereich der Fahrzeuginstandhaltung die Rolle eines verantwortlichen Mitwirkenden zu spielen. Dem Ausschuss scheint es nun unentbehrlich, dass der Halter in einer noch festzulegenden Form formell anerkannt wird.

Außerdem hat der Ausschuss im Rahmen eines vom Präsidenten der UIP-Kommission übertragenen Mandats den UIC-Entwurf eines Katalogs von Schäden an Wagen geprüft, der als Anlage zum AVV vorgesehen ist. Im Anschluss an diese Prüfung hat der Ausschuss einen Vorschlag zur Änderung dieses Katalogs sowie eine Anregung zur Änderung

des Kapitels V des AVV-Entwurfs (Haftung für Verlust oder Beschädigungen von Wagen) eingebracht.

Grundsätzlich erläutert und diskutiert wurden Arbeiten und Studien, die EU-Gesetze und TSI sowie das neue COTIF und dessen Anhänge betreffen.

Der Ausschuss verfolgte ebenfalls aufmerksam die Arbeiten der Expertengruppen der UIC, insbesondere in Bezug auf die technischen UIC-Merkblätter und dabei hauptsächlich die Arbeiten der AG 5 RIV, in der die UIP vertreten ist.

Ausschuss „Aufbauten“

Der Ausschuss „Aufbauten“ tagte auch im Jahre 2004 zweimal unter der Leitung des Vorsitzenden Rainer Kogelheide, KVG in Hamburg.

Wesentlichster Tagesordnungspunkt war die Begleitung der Weiterentwicklung des RID. Hier galt es, einen UIP-Standpunkt zu Themen wie:

- Berücksichtigung der Unfallsituation (Crashpuffer, Überpufferungsschutz, Entgleisungsdetektion, ...)
- Sicherung von Gefahrguttransporten zu erarbeiten.

Andere Arbeitstitel der Fortentwicklung des RID-Rechts waren:

- Klarstellung der Anforderungen an die 3. Verschlusseinrichtung;
- Wiedereinführung der Flammendurchschlagsicherungen für Drucktanks;
- Tankcodierung und Ladegutanschrift;
- Einführung einer Tankakte.

Während die von UIP angeregte gegenseitige Anerkennung der Tanksachverständigen bereits vorlaufend durch eine multilaterale Vereinbarung umgesetzt wurde, entschloss sich der Ausschuss, das Thema der Definition eines Toleranzfeldes zur Min-

destwanddicke von Tanks vorläufig nicht weiterzuverfolgen, da hier die Angst der Regierungsvertreter vor Auszehrung der Anforderungen deutlich größer ist als der technische Nutzen einer solchen Klarstellung.

Ebenfalls ein Gefahrgutthema war und ist die Umsetzung der TPED, der europäischen Richtlinie für ortsbewegliche Druckgeräte, die Mitte 2005 endgültig ansteht und den Ausschuss auch in 2005 beschäftigen wird.

Während einige kurzfristig und regional aktuelle Themen, wie die Prüfkation an Verteilerrohren von Gaswagen, nur in 2004 von Bedeutung waren, beschäftigten den Ausschuss in 2004 erstmalig aber wohl dauerhafter die SQAS-Anforderungen der chemischen Industrie (CEPIC).

Nach einem inzwischen veröffentlichten UIP-Formblatt zum Innen- und Außenbefund von Kesselwagen wurde in 2004 auch ein Dichtungsnachweis für Kesselwagen erarbeitet, der in einer vereinheitlichten Version eine Nutzungsoption zur Bescheinigung und Nachweisführung verwendeter Dichtungen sein soll.

Arbeiten der AEIF

Die Harmonisierung technischer und operationeller Bedingungen verlangte das ganze Jahr über intensiven Einsatz der UIP-Experten in drei Arbeitsgruppen der AEIF: „Rollendes Material“, „Telematik-anwendung“ und „Lärmverringerung“.

Programmgemäß wurden Ende des Jahres die Endvorschläge der entsprechenden TSI der EU-Kommission und den Vertretern der Mitgliedsländer vorgelegt und anschließend angenommen.

In Abstimmung mit der Generaldirektion „Verkehr und Energie“ gelang es dabei der UIP, die „Neutralität“ des TSI-Textes „Rollendes Material“ gegenüber dem P-Wagen-Einsteller zu gewährleisten. Die anfänglich in den Text aufgenommene Alleinverantwortung der Bahnunternehmen für die Instandhaltung der Güterwagen wurde fallengelassen.

Die Arbeiten der AEIF werden im Jahre 2005 von der Europäischen Eisenbahnagentur (EEA) übernommen. Die UIP erklärte ihre Bereitschaft, voll verantwortlich in den im 2. Halbjahr 2005 einsatzfähigen Arbeitsgruppen der EEA mitzuwirken.

UIP-Arbeitsgruppe „Rechtsfragen“

Auch in diesem Jahr stellten die künftigen Verwendungsbedingungen der Wagen den Schwerpunkt der Arbeiten der Juristengruppe dar.

Im Jahr 2004 tagte der Ausschuss sechsmal, davon zweimal als gemischte Gruppe UIC/UIP. Der Ausschuss unter Leitung des UIP-Vizepräsidenten Gernot Schwyer arbeitete im Auftrag des Geschäftsführenden Ausschusses und in enger Abstimmung mit diesem.

Die Hauptarbeit bestand darin, Vorschläge der UIP entsprechend den Vorgaben des Geschäftsführenden Ausschusses vorzubereiten und die Vorschläge der UIC sorgfältig zu prüfen.

In diesem Rahmen hatte der Ausschuss die vordringliche Aufgabe, die von der UIP als unverzichtbar betrachteten Elemente in die künftigen Verwendungsbedingungen zu integrieren, um damit sowohl die Rechtssicherheit des Halters als auch die Funktionsfähigkeit des Eisenbahnsystems zu gewährleisten.

Auf diese Weise wurden auf Initiative der UIP bemerkenswerte Verbesserungen in den ursprünglichen Entwurf aufgenommen. Allerdings blieben Ende 2004 immer noch wesentliche Fragen offen, die im Jahre 2005 unbedingt gelöst werden müssen, wenn der künftige Verwendungsvertrag wie vorgesehen am 1. Januar 2006 in Kraft treten soll.

Die Juristengruppe lieferte zudem wichtige Unterstützung für die gelungene Präsentation des Workshops „Rolle des Wagenhalters im neuen Umfeld“ im Rahmen des UIP-Kongresses am 1. Oktober 2004 in Wiesbaden.

UIP-Kongress Wiesbaden

Der alle drei Jahre stattfindende Kongress der UIP brachte am 1. Oktober im Kurhaus von Wiesbaden europäische Topmanager des öffentlichen und privaten Schienenverkehrs zusammen.

Die sehr gut besuchte Veranstaltung zog unter dem Leitthema „Privatgüterwagen – eine Chance für die Schiene“ eine kritische Bilanz der Auswirkungen der Liberalisierung auf dem Sektor. Der Vorsitzende des Verkehrsausschusses des Deutschen Bundestags, Eduard Oswald, der Vorstandsvorsitzende der Railion AG, Dr. Klaus Kremper, der Direktor der Raffinerienpilottage der TOTAL Deutschland GmbH, Dr. Bernard Ricodeau und der Generalsekretär von RailNetEurope, Joachim Kroll, gaben eine Analyse der Situation aus ihrem jeweiligen Blickwinkel. Hochrangige Sprecher aus ganz Europa dis-

kutierten anschließend in mehreren Arbeitsgruppen die drängenden Probleme des Schienengüterverkehrs.

Ein Hauptthema war dabei das ungesicherte rechtliche Umfeld der P-Wagen, das sich aus der Neustrukturierung des Bahnbereichs ergibt. Die UIP begründete in diesem Zusammenhang ihre Forderung nach bindenden Mindestbedingungen für die Verwendung von Güterwagen in Europa.

Der neu gewählte Präsident der UIP, Dr. Heiko Fischer, Vorstandsvorsitzender der VTG AG, wandte sich in einem dringenden Schlussappell an Verloader, Bahnen, Vertreter von Behörden, Regierungen und EU und bat, angesichts des positiven Beitrags der P-Wagen mitzuhelfen, allgemeingültige, diskriminierungsfreie Verwendungsregeln für Güterwagen zu schaffen, um so die wichtige Investitionstätigkeit des Sektors auch künftig sicherzustellen.

III. Das interne Leben der UIP

Generalversammlung

Die Generalversammlung des Jahres 2004 fand am 30. September in Wiesbaden statt. Anlässlich der Generalversammlung wurden folgende Punkte behandelt:

- Die Niederschrift über die Generalversammlung vom 19. September 2003 in Lugano wurde einstimmig genehmigt.
- Der 54. Geschäftsbericht, der das Geschäftsjahr 2003 umfasst, wurde genehmigt.
- Der Bericht der Rechnungsrevisoren für 2003 wurde vorgelegt. Die Generalversammlung dankte den Revisoren für ihre Arbeit.
- Die Generalversammlung genehmigte die Jahresabrechnung und die Bilanz 2003.
- Dem Direktionskomitee wurde einstimmig Entlastung erteilt.
- Die Generalversammlung benannte als Rechnungsrevisoren für das Geschäftsjahr 2004 die Herrn Xavier Ducluzeau (ERMEWA) und Henning Traumann (VPI).
- Die Mitgliedsverbände wählten für 2004/2005 folgende Delegierte in das Direktionskomitee:

Belgien	Herrn A. Margerin
Bulgarien	Herrn D. Tschernew
Deutschland	Herrn Dr. H. Fischer
Frankreich	Herrn B. Dambrine
Italien	Herrn M. Pacella
Niederlande	Herrn N. van den Berg
Österreich	Herrn G. Schwyer
Polen	Herrn I. Gójski
Schweden	Herrn P.A. Benthin
Schweiz	Herrn A. Suter
Slowakei	Herrn J. Miklánek
Spanien	Herrn E. Fernández Fernández

Tschechien	Herrn M. Schubert
Ungarn	Herrn G. Czitó
Vereinigtes Königreich	Herrn G. Pratt

- Die Generalversammlung genehmigte das Budget für 2004.
- Jahresbeiträge 2005: der Grundbetrag sowie der Beitrag je 100 Wagen bleiben unverändert.
- Entsprechend den Statuten schied nach drei Jahren der bisherige Präsident, Herr Emilio Fernández Fernández, aus dem Amt aus. Zu seinem Nachfolger wurde Herr Dr. Heiko Fischer gewählt.
- Zu Vizepräsidenten wurden die Herren Gernot Schwyer und Bruno Dambrine gewählt.
- Die Generalversammlung befürwortete einstimmig die Aufnahme des rumänischen Verbandes AVP (Asociația Națională a Detinatorilor de Vagoane Particulare din Romania) in die UIP. Zum Vertreter im UIP-Direktionskomitee benannte der rumänische Verband Herrn Nucu Morar.
- Die Generalversammlung 2005 wird am 30. September in Bratislava stattfinden.

Direktionskomitee

Im Jahre 2004 tagte das Direktionskomitee der UIP am 26. März in Zürich und am 30. September in Wiesbaden.

Neues Direktionskomitee

Das neue Direktionskomitee tagte am 30. September in Wiesbaden und bestätigte die Vertreter in den UIP-Organen.

Geschäftsführender Ausschuss

Der Geschäftsführende Ausschuss trat 2004 insgesamt viermal zusammen. Die Sitzungen fanden am 25. März und 29. Juli in Zürich, am 30. September in Wiesbaden und am 26. November wieder in Zürich statt.

Kommission

Die UIP-Kommission tagte am 17. Juni in Göteborg.

Es wurden die wichtigen Probleme der zukünftigen Beziehungen mit den Eisenbahnverkehrsunternehmen und die Vorbereitung der gemeinsamen Sitzung UIC/UIP behandelt, die am 18. Juni in Göteborg stattfand.

Ausschüsse

In 2004 tagten die Hauptausschüsse der UIP:

„Untergestell“:	am 14.5. und 24.11.;
„Aufbauten“:	am 29.4. und 7.10.

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:
Dr. Heiko Fischer

Der Generalsekretär:
Wolf D. Gehrmann

IV. Rolle und Aufgabe der europäischen Verkehrspolitik

Festvortrag von Herrn Eduard Oswald, MdB, Bundesminister a.D., Vorsitzender des Bundestagsausschusses für Verkehr, Bau- und Wohnungswesen anlässlich des UIP-Kongresses, Wiesbaden, 1.10.2004

Im kurz-olympischen Zyklus von drei statt vier Jahren wird der UIP-Kongress diesmal hier in Wiesbaden veranstaltet. Die UIP hat in den letzten drei Jahren, ausgehend vom letzten Kongress in Sevilla, intensiv an der Forcierung der Angleichung von rechtlichen und technischen Rahmenbedingungen an die „neue Realität Schiene“ gearbeitet. Das in diesem Jahr verabschiedete 3. Eisenbahnpaket, das auf die Vollendung des Binnenmarktes im Schienenverkehr abzielt, trägt deutliche Züge der UIP-Positionen. Dabei standen und stehen vor allem die Verbesserung der Dienstleistungsqualität im Schienengüterverkehr, die Ausweitung eines speziellen Schienengüterverkehrsnetzes und die Rolle des Halters von Eisenbahnfahrzeugen im Vordergrund. Die UIP hat durch ihre Arbeit schon viel für die Liberalisierung erreicht, und nicht nur deshalb empfinde ich es als eine besondere Ehre, hier ein paar Worte zur thematischen Einführung sagen zu dürfen und meine Vision für die Zukunft des Europäischen Schienengüterverkehrs zu erläutern.

Die Bedeutung des Verkehrssektors in der Europäischen Union lässt sich quantitativ nur ansatzweise ermessen. Er verfügt über ein Umsatzvolumen von 1 Billion Euro und hat damit einen Anteil von 10% am Bruttoinlandsprodukt der Europäischen Union. Über 10 Millionen Menschen finden hier Arbeit.

Er schafft die fundamentalen Voraussetzungen für die Funktionsfähigkeit des Binnenmarktes, insbesondere im Personen- und Güterverkehr. Seine Verwobenheit mit Wachstum, Wohlstand und Mobilität macht ihn zu einem unverzichtbaren Bestandteil von Wirtschaft und Leben. Ein Leben ohne diese Leistungen – ohne umfassende Mobilität – lässt sich heute nicht mehr vorstellen. Jeder Konsum generiert Verkehr. Die Güterströme zwischen Ländern – Importe und Exporte – sind ein integrierter und unverzichtbarer Teil des Wirtschaftslebens.

Bis zum Jahre 2015 wird ein Anstieg der Verkehrsleistung im Güterverkehr von 2 149 Milliarden Tonnenkilometern (Basisjahr 2000) auf 3 004 Milliarden Tonnenkilometer erwartet. Das entspricht einem Zuwachs von 40%. Für die Schiene ist ein Wachstum von 371 Milliarden Tonnenkilometern (Basisjahr 1997) auf 608 Milliarden Tonnenkilometer, also um 64%, im Jahre 2015 prognostiziert. Unsere Verkehrsinfrastruktur wird in den nächsten zehn Jahren einen drastischen Zuwachs in der Belastung seiner beschränkten Kapazitäten erfahren. Die Prognosen zeigen eindeutig, dass der Hauptteil des Wachstums auf der Straße stattfinden wird. Dies kann die Straße nicht alleine schultern und dies kann auch gar nicht im Interesse eines auf Intermodalität ausgerichteten, umweltgerechten Verkehrssystems liegen.

Daher müssen wir gemeinsam – d. h. Politik, Wirtschaft und Wissenschaft – auf allen Ebenen – lokal, regional, national und europäisch – an der Entwicklung eines solchen integrierten Verkehrssystems arbeiten. Der europäischen Verkehrspolitik kommt dabei eine besondere Rolle und Aufgabe zu.

Zentraler Punkt der europäischen Verkehrspolitik zur Verbesserung des Eisenbahnsektors ist die Öffnung des Marktes hin zu einem auf Wettbewerb ausgerichteten EU-Binnenmarkt. Hierzu braucht es neben der unabdingbaren nachfragegerechten Infrastruktur drei wesentliche Grundvoraussetzungen:

- freier Marktzugang,
- gleiche Wettbewerbsbedingungen und
- ein Beenden des wettbewerbsverzerrenden Subventionswettkampfs.

Diese notwendigen Bestandteile eines zukunftsfähigen europäischen Verkehrsmarktes werden dem Eisenbahnsektor, der traditionell lange Zeit einer starken staatlichen Affinität unterlag, die notwendige Stärke verleihen, seine Aufgabe im intermodalen europäischen Verkehrsnetz auszufüllen.

Diese Aufgabe wird im Weißbuch der Verkehrspolitik der Europäischen Kommission „Die Europäische Verkehrspolitik bis 2010 – Weichenstellungen für die Zukunft“ mit Zahlen ausgestaltet. Bis 2020 soll eine Erhöhung des Marktanteils der Schiene am Güterverkehr europaweit auf 15% geschafft sein (momentan beträgt er weniger als 8%), eine entsprechende Kapazitätserhöhung des Systems Schiene vorausgesetzt.

Die TINA Transport Infrastructure GmbH mit Sitz in Wien gilt heute als europaweit anerkanntes Kompetenzzentrum für die europäische und insbesondere mittel- und osteuropäische Verkehrsplanung. „TINA“ steht als Abkürzung für das erste Projekt: Transport Infrastructure Needs Assessment, eine Verkehrsinfrastrukturanalyse zur kontinuierlichen Erweiterung des Transeuropäischen Netzes (TEN) in Richtung neue Beitrittsländer mit entsprechend angemessener Netzdichte.

Das von der TINA-Arbeitsgruppe konkretisierte multimodale transeuropäische Netzwerk beinhaltet sowohl Straßen, Eisenbahnstrecken, Binnenwasserstraßen, das europäische Hochgeschwindigkeitsnetz, den kombinierten Verkehr, Häfen, Flughäfen und Umschlaganlagen für den Güterfernverkehr als auch Verkehrsmanagement, Informations- und Navigationssysteme. Der TINA-Prozess hat darauf abgezielt, in den Ländern der Beitrittskandidaten eine multimodale Verkehrsinfrastruktur als Grundlage für ein künftiges TEN-Netz zu entwickeln.

Die daraus entstandenen TEN-Leitlinien enthalten gemeinschaftliche Leitschemata für den Ausbau von konkret 70 000 km Schienen, 58 000 km Fernstraßen und 12 000 km Schiffswegenetz innerhalb eines Zeithorizonts bis 2010. Besondere Bedeutung wurde darin folgenden Punkten beigemessen, und in diesen spiegeln sich auch gerade die Knackpunkte für den Schienensektor wider:

- grenzüberschreitende Verbindungen; hoffentlich eine zukünftige Stärke der Schiene;
- Beseitigung von Schwachstellen innerhalb der nationalen Netze;

- Anbindung von Randregionen;
- Kombination und Vernetzung der verschiedenen Verkehrsträger unter Berücksichtigung ihrer jeweiligen Vorteile; meines Erachtens ein hervorzuhebendes Kriterium, insbesondere dann, wenn die Verkehrsträger diese Stärken auch wirklich nutzen;
- eine optimale Nutzung der vorhandenen Kapazitäten;
- umweltverträglicher Aus- und Aufbau;
- Interoperabilität in allen Teilbereichen;
- Sicherheit und Zuverlässigkeit im Personen- und Güterverkehr;
- homogene wirtschaftliche und soziale Bedingungen.

Die Hauptachsen dieses TEN-Netzwerkes zeigen in Form der paneuropäischen Korridore die 10 vordringlichen Bedarfe. Diese wurden während der 2. Paneuropäischen Verkehrskonferenz auf Kreta 1994 beschlossen und auf der Folgekonferenz 1997 in Helsinki erweitert. Die paneuropäischen Korridore umfassen inklusive Ergänzungstrecken für die Schiene 20 700 km Eisenbahnlinien und 68 Terminals für den kombinierten Verkehr. Zur Förderung vorrangiger Strecken, die anhand von Kosten-/Nutzenanalysen ermittelt werden, stehen Finanzinstrumente der EU (ISPA, ehemals PHARE) und Regionalisierungsmittel (EFRE) zur Verfügung. Der Investitionsbedarf sollte bis 2015 1,5% des Bruttoinlandsproduktes des jeweiligen Staates nicht überschreiten. Gerade bei unseren neuen Nachbarn in Mittel- und Osteuropa wird dies aber der Fall sein. Schätzungen der EU gehen von einem Gesamtinvestitionsbedarf für Verkehrsinfrastruktur von 600 Milliarden Euro aus – davon 225 Milliarden Euro für die zehn vordringlichen Korridore samt Ergänzungstrecken –, um die Nachfrage bedienen zu können und um unsere verkehrspolitischen Ziele der Veränderung des Modal Split zu erreichen.

Erfolgsentscheidend dafür ist die Steigerung der Leistungsfähigkeit des Systems Schiene durch eine Steigerung des Wettbewerbs. Der Zugang zum

Schienennetz muss allen offen stehen. Zugangsbeschränkungen oder Diskriminierungen bei den Trassenpreisen darf es nicht geben. Die nichttarifäre Diskriminierung – ein immer noch beliebtes Instrument – muss durch Wettbewerbsneutralität ersetzt werden. Unzureichender Werkstättenzugang, preispolitische Maßnahmen und administrative Beschränkungen werden immer noch als alte protektionistische Listigkeiten missbraucht.

Hierbei ist auch die Trennung von Netz und Betrieb vielfach diskutiert worden als ein Instrument zur Aushebung derartiger Interessenskollisionen.

Wir brauchen eine leistungsfähige Bahn, die auch in der Lage ist, ihre Systemvorteile auszuspielen. Eine weitere entscheidende Voraussetzung für die Wettbewerbsfähigkeit der Schiene gegenüber den anderen Verkehrsträgern ist eine leistungsfähige Schieneninfrastruktur. Ohne ein konstantes Investitionsvolumen von jährlich 5 Milliarden Euro in Deutschland wird die Ertüchtigung des Schienennetzes in diesem Land nicht möglich sein. Ein Stau auf den Verkehrswegen führt zwangsläufig zum Stau in der Gesamtwirtschaft.

Das Ziel der Veränderung des Modal Splits zugunsten der Schiene erscheint ambitioniert. Ambitioniert insbesondere deshalb, weil nicht nur die Schiene durch Qualität, Service und Preis heutige Verkehrsleistungen zu ihren Gunsten verschieben muss, sondern auch, weil sie gleichzeitig mit einem gigantischen Wachstum im Gesamtmarkt konkurrieren muss. Die Frage, ob wir in Europa eine Revitalisierung der Eisenbahnen hinbekommen, entscheidet maßgeblich darüber, ob wir den wachsenden Verkehr in den nächsten Jahren bewältigen können.

Dass die Eisenbahn gerade im Güterverkehr gegenüber dem LKW so sehr ins Hintertreffen geraten ist, hat verschiedene Ursachen. Einige davon wären sicherlich vermeidbar gewesen. Lassen Sie mich hierzu einige Missstände nennen:

- Der Personennah-, Personenfern- und Güterverkehr läuft zumeist auf einem Gleis.

- Europaweit uneinheitliche Stromsysteme behindern weiträumige Verkehre.
- Grenzaufenthalte führen zu teilweise beträchtlichen Verlängerungen der Laufzeiten, und wie wir alle wissen, spielt der Faktor Zeit eine entscheidende Rolle. Die Durchschnittsgeschwindigkeit im grenzüberschreitenden Güterverkehr beträgt lediglich 18 km/h – „langsamer als ein Eisbrecher in der Ostsee“ (resümiert die EU-Kommission).

Wir brauchen die Entmischung der Verkehre. Heute bereits könnte durch vertikale Geschwindigkeitstrennung, d.h. Klassifizierung des Netzes in Hochgeschwindigkeitsnetze und Netze niedrigerer Rangordnung und Anwendung moderner Telematiksysteme in diesem Bereich viel erreicht werden. Für ein Wiedererstarken des europäischen Güterverkehrs müssen dem Schienengüterverkehr leistungsfähige internationale Trassen vorbehalten sein, entweder in Form von bestimmten Infrastrukturen und Ausbau von Engpassstrecken mit hoher Netzwirkung oder in Form von bestimmten Tageszeiten. Die Liberalisierung über die alten Staatsgrenzen hinweg muss endlich vorwärts kommen.

In Sachen Interoperabilität ist viel geschehen, und ich bin sicher, dass später in den Workshops weitere Verbesserungen herausgearbeitet werden können.

Mangelnde unternehmerische Anreize, ordnungspolitische Hindernisse wie zum Beispiel fehlender Netzzugang sowie unterschiedliche technische Systeme sind nur einige der Gründe, die zu unzureichender Adaption der Eisenbahnen an die veränderten Marktverhältnisse geführt haben. Marktanteilsänderungen dürfen sich nur durch die Aktivierung von Systemvorteilen sowie einer gezielten Kundenorientierung der Verkehrsträger ergeben, nicht aber durch Restriktionen systemfremder Reglementierungen. Das bedeutet – auf eine einfache Formel gebracht: Kein Verkehrsträger darf zu Lasten oder zu Gunsten des anderen benachteiligt oder bevorteilt werden!

Im 2. EU-Eisenbahnpaket einigt man sich auf die vollständige Liberalisierung des Güterverkehrs und drei weitere wesentliche Maßnahmen:

- die Schaffung gemeinsamer europäischer Sicherheitsstandards,
- die Änderung der Interoperabilitätsrichtlinien und
- die Harmonisierung technischer Standards und Normen.

Die Harmonisierung wird begrüßenswerterweise aus einer Hand – der Europäischen Bahnagentur (ERA) mit Zuständigkeit für Interoperabilität und Sicherheit – geregelt. Ich erinnere mich an das Positionspapier der UIP zum 2. Eisenbahnpaket, dort wird dies auch befürwortet und so wird es ja auch kommen.

Am 3. März diesen Jahres legte die EU-Kommission das 3. Eisenbahnpaket vor. Ziel ist die vollständige Integration des europäischen Schienenverkehrsraumes durch gesteigerte Wettbewerbsfähigkeit und höhere Attraktivität der Schiene. Die den Güterverkehr betreffenden Punkte waren folgende:

1. Die Erreichung einer Mindestqualität im nationalen und internationalen Güterverkehr. Lassen Sie mich hier gleich anfügen, dass diese Maßnahme bei vollständiger Wettbewerbsneutralität und Liberalisierung nicht notwendig wäre. Sie birgt darüber hinaus den Vorteil, dass nationale Gesetzgebungen über Regressansprüche einen einheitlichen europäischen Standard finden.
2. Das Zugführerzertifikat zur Absicherung grenzüberschreitender und europaweiter Verkehre. Das Zertifikat erleichtert internationale Aktivitäten der Eisenbahnunternehmen und gewährt die Freizügigkeit der Arbeitnehmer.

In Konsequenz soll eine vollständige Marköffnung im grenzüberschreitenden Schienengüterverkehr zum 1. Januar 2006 erfolgen. 2007 sollen die nationalen Binnenverkehrsnetze für den Wettbewerb geöffnet werden. Liberalisierung, Harmonisierung und Integration werden somit wünschenswert verbunden.

Die Harmonisierung und Liberalisierung des Schienenverkehrs in der EU ist ein wesentlicher Schritt, um mehr Transport von der Straße auf die Schiene zu verlagern – genauso wie die Vernetzung aller Verkehrsträger. Die Liberalisierung führt allerdings nur zum Erfolg, wenn entsprechende Kapazitäten vorhanden sind.

Ich begrüße die engagierte Einflussnahme der UIP, die diese Ziele, ebenso wie ich selber, mit trägt.

Die genannten Instrumente sind die erfolgversprechendsten zur Erreichung eines ausgewogeneren Verhältnisses zwischen den Verkehrsträgern. 50 Jahre Wettbewerb haben bei einigen Verkehrsträgern konsolidierte Strukturen herausgebildet, und das Hauptaugenmerk in diesen „Verkehrssystemen hoher Qualität“ war der Kunde.

Trotz deutlicher Fortschritte in einigen Ländern ist der Zielerreichungsgrad noch lange nicht zufrieden stellend. Der von der Deutschen Bahn in Auftrag gegebene „Liberalisierungsindex Bahn 2004“ der IBM Business Consult zeigt, dass 17 von 25 Ländern nicht im Zeitplan sind. Hier werden entscheidende Kenngrößen als Maßstab verwendet:

- gesetzliche Voraussetzungen,
- faktische Marktzugangsbarrieren,
- die Wettbewerbssituation und
- die Ergebnisse der Liberalisierung (Preis, Qualität und Subventionen).

Die bedenklich kleinen Fortschritte in weiten Teilen Europas zeigen, dass noch sehr viel zu tun ist! Letztlich wird in Europa nur dann echte Chancengleichheit bestehen, wenn alle europäischen Staaten zur Öffnung ihrer nationalen Netze bereit sind.

Wir müssen uns in Europa auf ein weiter wachsendes Verkehrsaufkommen einstellen. Die Rede ist von einer Verkehrslawine, die in den nächsten Jahren auf uns zukommt. Deutschland ist als Haupttransitland in Europa davon besonders betroffen.

In den grenzüberschreitenden Verkehren bleibt die Schiene weit hinter ihren Möglichkeiten zurück. Dabei sind gerade in diesem Bereich – den gebündelten Verkehren – die systembedingten Vorteile der Schiene zu suchen. Die Defizite, die durch das Liberalisierungs-Benchmarking deutlich werden, verursachen Rückschläge im Ringen um Marktanteile. Der grenzüberschreitende Schienengüterverkehr kämpft nach wie vor mit Qualitätsproblemen.

Zur Stärkung des Verkehrsträgers müssen alternative Wege gefunden werden. Die Finanzierung der Infrastruktur durch die nationalen Regierungen ist nicht immer sichergestellt. Da liegt es auf der Hand, strategische Optionen der Public-Private-Partnership zu prüfen. Diesen und ähnlichen Konzepten muss mehr Bedeutung zukommen!

Auch in den anderen Bereichen des Schienengüterverkehrs – Traktion, Werkstätten und rollendes Material – besteht noch erhebliches Optimierungspotential. Das vorhandene Schienennetz ist ausbaufähig und kann deutlich stärker durch intelligente Technik ausgelastet werden.

Wie kann die Abfertigung der Waggons flexibler geschehen, wie kann die Zugzusammenstellung beschleunigt, wie kann die Organisation in den Regionallagern und Umschlagpunkten verbessert werden? Kurzum, wie kann man die Güterbahn fit für den Wettbewerb machen, um möglichst viel Güterverkehr von der staubelasteten Straße auf die Schiene zu verlagern?

Dazu einige Antworten. Wir brauchen:

- für den modernen Verkehr ausgelegte Infrastrukturen,
- Interoperabilität zwischen Netzen und Systemen,

- ständige Forschung nach innovativen Techniken und Konzepten,
- Kostentransparenz und
- die Zuverlässigkeit eines Dienstes, der den berechtigten Erwartungen der Kunden entspricht.

Der Verkehrsträger Schiene muss durch innovative Entwicklungen so effizient und attraktiv gemacht werden, dass der größtmögliche Teil des Zuwachses an LKW-Fernverkehr auf die Schiene verlagert werden kann. Hierzu sind auch Innovationen im Bereich des kombinierten Verkehrs und der Gleisanschlüsse nötig, um die Logistikfähigkeit des Eisenbahnsystems zu verbessern.

Mobilität wird von den Kunden als einheitliche Transportleistung von A nach B gewünscht. Hier sind alle Verkehrsträger, insbesondere die Schiene, auf die Partnerschaft mit anderen Verkehrsträgern angewiesen. Das Produktionssystem Schiene ist in Bezug auf den Kundenwunsch insofern direkt abhängig von der Leistungsfähigkeit des Vor- und Nachlaufs. Die Wirtschaftskraft der Schienenverkehrswirtschaft kann daher nur aufrecht erhalten werden, wenn die Schnittstellen zu diesen Systemen entsprechend gepflegt werden und man gegenüber dem Kunden ganzheitlich als integriertes Verkehrssystem und partnerschaftlich auftritt. Logistische Systemlösungen werden immer mehr verlangt.

Zu dieser wichtigen Entwicklung möchte ich Ihren Präsidenten Emilio Fernández zitieren:

„Es gibt keinen Zweifel, dass sich neuen Eisenbahnverkehrsunternehmen heute eine exzellente Gelegenheit bietet, sich im Markt zu platzieren, damit einen Beitrag für das Wachstum des Bahnsektors zu leisten und so zu beweisen, dass Güterverkehr auf der Schiene profitabel ist.“

Die ganzheitliche Simulation des Betriebes muss, um logistikfähig zu sein, zu einer deutlichen Verkürzung der Bestellzeiten für Trassen führen. Hier sind die Netzbetreiber von den Anforderungen des Marktes noch weit entfernt.

Bo Bylund, Vorsitzender des Europäischen Verbandes der Infrastrukturmanager (EIM) brachte es auf den Punkt:

„Im heutigen anspruchsvollen Geschäftsklima, in dem Kunden eine schnelle Antwort und 'just in time'-Belieferung erwarten, ist ein effizienter und effektiver Transport- und Logistikservice essentiell. Die Kunden sind diejenigen, die den Markt gestalten. Gesunder Wettbewerb zwischen den verschiedenen Anbietern wird die Entwicklung von neuen Dienstleistungsprodukten stimulieren, und das wiederum wird zu einem wachsenden Marktanteil zugunsten der Schiene führen.“

Dieser Aussage kann ich nur zustimmen.

Lassen Sie mich zum Schluss noch einmal die wichtigsten Punkte verdeutlichen:

1. Dringend notwendig ist eine Verstärkung von Investitionen in die Schieneninfrastruktur auch mit neuen Finanzierungsmodellen. Die Verkehrsinfrastruktur ist die Basis für Arbeitsteilung und Warenaustausch zwischen allen EU-Staaten – alt und neu. Die notwendige Anpassung der Infrastruktur an die Gegebenheiten der Osterweiterung duldet keinen Aufschub. Der Ausbau der Infrastruktur muss im Einklang mit dem prognostizierten Wachstum der Verkehrsnachfrage umgesetzt werden.
2. Die Dimension Europas muss verdeutlicht werden: Es gilt, neue Märkte zu erschließen, vor allem im grenzüberschreitenden Güterverkehr. Nur so kann das Produktionssystem Schiene europaweit optimal ausgelastet werden. Zur Bewältigung dieser Aufgabe sind Politik und Wirtschaft gemeinsam gefordert. Die Politik muss durch die Ausgestaltung von Rahmenbedingungen dafür sorgen, dass die leistungsfähigen Unternehmen der Schienenverkehrswirtschaft im europäischen Wettbewerb ihre Chance nutzen können. Die europäische Bahnliberalisierung muss auch in der Praxis in allen EU-Staaten gleichmäßig umgesetzt werden. Dass es dabei in weiten Teilen Europas noch enorme Defizite gibt, macht der „Liberalisierungsindex Bahn 2004“ deutlich. Nicht nur die Politik, auch die Schienenverkehrswirtschaft selbst ist in der Pflicht: Sie muss ihren Weg der Orientierung hin zu einer gemeinschaftlichen europäischen Bahnindustrie konsequent fortsetzen. Dieser Prozess muss von den Bestellern der Bahntechnik unterstützt werden, damit Mengendegressionseffekte genutzt werden können und sich Bahnbetrieb noch mehr rechnet.
3. Die Koordinierung über System- und Staatsgrenzen hinweg muss gefördert werden. Dies bedeutet, dass verkehrsträgerübergreifend und vor allem zwischen den Staaten abgestimmt und geplant werden muss. Die Koordination im Rahmen des TINA-Prozesses ist je nach Korridor ein positives Beispiel hierfür, auch wenn sich diese Konzepte überwiegend noch in der Planungsphase befinden.
4. Für alle Verkehrsträger müssen faire Rahmenbedingungen geschaffen werden. Die Harmonisierung des gemeinschaftlichen Rahmens für den Transportmarkt muss durchgesetzt werden. Die Wettbewerbsverzerrungen – zwischen den Verkehrsträgern und zwischen den einzelnen Staaten – müssen dringend abgebaut werden.
5. Die Integration der Verkehrssysteme muss vorangetrieben werden, wobei moderne Informations- und Kommunikationssysteme hierbei eine Schlüsselrolle spielen werden. Die Interoperabilität in Form der flächendeckenden Einführung moderner, kompatibler Betriebsleit- und Sicherheitstechnik muss als Ausgestaltung von Harmonisierung mehr Beachtung finden. Effiziente Schnittstellen zwischen Infrastruktur, Logistik und Information in einer Plattform sind ein weiterer Baustein.

-
6. Die Effizienz des Systems Schiene muss gesteigert und Kundennähe in Form von Qualität und Preis gefördert werden. Die Notwendigkeit der weiteren Anhebung der Qualität der Verkehrsleistung in Komfort, Transferzeitreduktion und Sicherheit ist unabdingbare Voraussetzung für eine marktkonforme Anhebung des Schienenverkehrsanteils am Modal Split.

Mobilität ist ein wichtiger Faktor für wirtschaftliche Entwicklungen. Damit entscheidet die Verkehrsinfrastruktur wesentlich mit über die Zukunftsfähigkeit von Regionen. Und damit über Arbeitsplätze heute und morgen. Deshalb brauchen wir einen neuen Schwung für das System Schiene. Der Weg von staatlichen Behördenbahnen hin zu dienstleistungsorientierten und betriebswirtschaftlich geführten Bahnen ist wahrlich nicht leicht und erfordert das Zusammenwirken aller. Wir sind in einigen Staaten auf gutem Wege, aber noch weit von einer liberalisierten marktwirtschaftlichen „Europa-Bahn“ entfernt.

Durch Investitionen muss die allmähliche Herausbildung transeuropäischer Korridore mit Vorrang für den Güterverkehr gefördert werden.

Die nach wie vor bestehenden technischen und betrieblichen Hemmnisse für grenzüberschreitende Verkehre und für internationale Aktivitäten der Eisenbahnunternehmen müssen zügig abgebaut oder so gestaltet werden, dass eine freizügige Nutzung des gesamten europäischen Eisenbahnnetzes möglich wird. Der aktuelle Öffnungsprozess der europäischen Schienengüterverkehrsmärkte ist noch zu langsam.

Wir wollen gemeinsam an den Herausforderungen dieses wichtigen Zukunftsprojektes arbeiten! Ihr Kongress bildet dabei einen wichtigen Mosaikstein zur Identifikation von gemeinsamen Problemen und zur Findung von Lösungsansätzen. Ich wünsche uns viel Erfolg dabei und konkrete Ergebnisse.

Vielen Dank!

I. Preamble by the Chairman

The traditional change at the head of the UIP occurs at a time when the European rail market is examining the more or less marked consequences of the EU liberalisation policy.

Three wide-ranging European packages have been presented and to a large extent adopted. Their main purpose is the reinforcement of competition on rail and the competitiveness of the rail industry as a whole as compared to other transporters. In addition, at the end of 2004 several specifications concerning interoperability (TSI) were adopted, to lead to the indispensable systemic adaptations in the technical and operational fields.

Since March 2003, all operators, whether private or public, may use a 50 000 km track network in the EU with their own traction. A possibility which nevertheless in more countries still only exists on paper. Likewise, the requirements for railway undertakings to operate in reciprocal competition all over Europe have not brought about an improvement of the market position of rail either. In spite of well-sounding declarations of intention from the rail associations, the rail operators' notorious lack of structure and quality remains.

On the other hand, the new liberalised framework for rail transport has allowed some old State monopolies to position themselves as leading actors in the market, dominating a major part of the European market. Their growing force as compared with the majority of the other actors on the market allows a unilateral influence in the sector to achieve strategic goals which negate the anticipated results of the liberalisation policy.

Naturally, the UIP hails the EU liberalisation policy and any form of competition in the rail field, and will continue to give its full support to this policy. However, it feels that additional measures are still necessary to be able to put the positive developments expected from liberalisation into practice.

For some decades, firms in the private freight wagon sector have ensured that the economy disposes of innovative transport means, adapted to

requirements. In doing this, they themselves carry exclusively the financing, maintenance and risk of use of these private wagons. The principles of liberalisation have already been applied with good economic



results in the private wagon sector, whereas the national railways are above all concentrated on retaining traditional privileges.

By their economic activities, private wagon owners depend on collaboration with the former State monopolies and, more and more, with the private newcomers. It is true that the technical approval now allows them to put their wagons on rail without having to include their wagons in the wagon fleet of a railway undertaking (registration) as was the case until now, but the legal conditions of putting their wagons into service must still be determined with the operating railway undertaking.

With the announced end of the current registration contracts, private wagon contractors run the risk of having to renegotiate the conditions of use for their wagons to be put into service with each railway undertaking whose services it intends to use. In this context, it is quite possible that in certain cases, its wagons are in competition with those of the railway undertaking whose traction it wants to use.

In an environment in full expansion comprising numerous former State railways and new private railways, it is against all economic logic to define the new conditions of use for freight wagons on a case-by-case basis. Only Europe-wide binding conditions for the use of freight wagons can guarantee freedom of circulation of private freight wagons and the so far efficient P wagon model. Meanwhile, this conception has been adopted by an increasing number of stakeholders, including the EU.

However, such conditions unified at the European level must offer guarantees for the maintenance of minimum equitable conditions given the considerable disparities of economic weight between the partners to the contract. As an indispensable principle of liberalisation, discrimination between railway undertaking wagons and private wagons must be ended as a priority.

Naturally, competition law and the instruments obtained by liberalisation allow major breaches of the market and competition rules to be corrected; however these instruments can only be used when problems have arisen and accordingly do not offer sufficient aid adapted to the market. It is of little use for the private wagon sector firms to be able to establish, according to the directives invoked, that their rights may have been flouted. What they need are compulsory rules which lay down for the parties the attitude to be adopted as competitors in the concrete case of the use of freight wagons.

This requirement is all the more justified in that private wagon firms are obliged all over Europe to accept the rates and conditions of the former State railways – and I am thinking more particularly of empty runs and repairs during trips –, rates and conditions which are unilaterally fixed to their detriment.

The European Commission sees the difficulties which result from the “structure of asymmetrical force of the partners to negotiation” in the negotiation of conditions of use, as stated by its representative at the UIP Congress on 1 October 2004. The UIP hailed this awareness by the EU. For the above reasons, it nevertheless doubts whether the surveillance offered by the EU of the contractual rules between the parties by new independent national authorities provides a sufficient solution.

Annex D to the new COTIF (uniform rules concerning contract for the use of vehicles in international rail traffic – CUV) will enter into force after its ratification during 2005 and offers unified international rules for the forwarding of wagons in the

context of a contract of use. However, the major part of the CUV provisions are not compulsory and allow the contracting parties to opt out of them.

According to the liberalisation principles, the railway undertakings must allow the same rules for all freight wagons which they have in hand, whether they belong to them or whether they only have them in use. Whether the keepers of forwarded wagons are railway undertakings or private wagon owners is immaterial.

It is in this way that wagon keepers, who dispose of them and manage them in a durable manner, appear as new important actors in rail transport by the side of the railway undertakings and the infrastructure managers. European law, which for the operation of rail traditionally leans on the distribution of tasks existing before liberalisation, is still treating wagon keepers as poor relations. The anchoring and reinforcement of the position of keepers in the European laws concerned, in compliance with the new deal, will be two of the important tasks for the UIP in the coming years.

In the new liberalised legal framework, the railway undertakings want to introduce a multilateral convention (Uniform Contract of Use – CUU) between keepers and user railways which the various parties can use if they so wish, while giving the possibility to one or several parties to opt out in their relations with the others. Here lies the danger that the railway undertakings seize the opportunity to bring their economic power into play.

On the other hand, the UIP considers the introduction of the “General Conditions of Use” (CGU) which include compulsory minimum rules and which must be included in the corresponding contracts for use as indispensable, even if this objective cannot be attained in the short term. The UIP is of the opinion that it is the only way to arrive at an equilibrium in the negotiations between the parties which are in totally different market positions.

It is rightly that the UIP is asked why interoperability, which imposes compulsory rules in the operational and technical fields of rail freight traffic, would not also be pertinent in the equally important field of use of freight wagons all over Europe.

At the 2004 UIP Congress, the European Union representative stressed the decisive economic significance of the private wagon sector in the context of rail goods transport. The EU is concerned by the decline in rail freight traffic over the past thirty years and sees the cause as rail's lack of competitiveness as compared to road.

According to his statements, private wagon owners are the mainspring of competitiveness in the integrated European rail freight market and it can therefore be concluded that the EU does not want to see this role jeopardised by a new unbalanced legal environment prejudicial to private wagons.

As the reactions in the sector show, private wagon companies' disposition to invest and innovate is extremely critical if use of private wagons at the European level is not guaranteed by stringent minimum rules allowing a minimum of foresee ability. The UIP considers that the achievement of this objective is in perfect accord with the principles of

contractual freedom, which must not mean "anything goes and total chaos", which is also admitted by the railways.

To put rail back into a competitive position with regard to road must still and always be the common aim of all the actors in rail freight. This also means that on conclusion of freight transport contracts, shippers must have the free choice between the railway undertakings operating on the market, without having to look after the technical or functional problems of putting wagons into service. This also means that rail operators in Europe must have access to "neutral" and freely available rolling stock, allowing them to remain competitive in the face of dominant undertakings.

In this way, the private wagon sector occupies a de facto key position for the resurgence of rail.

In 2005 the UIP will reinforce its efforts to find a balanced and applicable solution, and I would ask all its members and national associations to participate in this in a constructive manner.

The Chairman:
Dr Heiko Fischer

II. Report about UIP activities

Introduction

The new legal framework for the use of freight wagons and the close of the first phase of the EU harmonisation work which led to the adoption of the first technical specifications package (TSI) formed the centre of interest for the UIP bodies in 2004.

The drafting initiated by the UIP in 2003 of minimum conditions for the use of freight wagons (CGU) led to intensive discussions with the UIC, joined in 2004 by ERFA, representing the private RUs, to develop together a uniform contract of use (CUU).

After a promising beginning to the negotiations, it seemed to the UIP that the interests of certain RUs were increasingly succeeding the former UIC solidarity. At the end of last year, with the will to arrive at a solution in 2005, the UIP undertook a complete redrafting of the text in order to restart the negotiations, which were at a standstill.

The UIP assumes that after the disappearance at the end of 2005 of UIC Leaflet 433, which until now has governed relations between P wagon keepers and the RUs, and the expected coming into force of the new COTIF in 2005, new working rules were indispensable to ensure legal security.

Without losing sight of its purpose to establish minimum conditions, and in order to reach an understanding with the RUs rapidly, the UIP is prepared to set up a legal basis which can be acceptable to all parties.

At its Congress in Wiesbaden, the UIP accepted an EU offer and will present the situation of the P wagon sector at an international public hearing organised by the EU at midyear.

The improvement in rail freight transport quality was intensively handled in 2003 and was the subject of a review supported by the EU. On the basis of information regularly supplied on the situation of the quality of service, this review should give

a neutral overview of the market in the key countries selected. In this way it has appeared that in certain UIP member countries, the poor quality of the rail domain has an overwhelming influence on the commercial activity of the member companies. The final report of the review will be submitted to the EU at the end of March.

During the second half of the year, the UIP must again take up the theme of the discrimination practised by the RUs when using P wagons. The ground has been prepared to make an overall approach to the problem in 2005, including transporters and customers.

European Union

The adoption in March of the second rail package and the simultaneous presentation of the third package were important steps towards European integration of rail transport.

The proposal for a quality order for rail transport, presented in the third rail package, was also widely discussed in the UIP.

The UIP adhered to the European Commission argument that binding rules could be an appropriate legal instrument as long as the rail market was still dominated by monopolies to an overwhelming extent and competition only developed very gradually.

In view of the importance of the quality question for a major part of the UIP member companies, it generally approved a system for compensation for poor service, and submitted a position paper in this respect to the Commission at the beginning of the year.

With the enlargement of the EU, there has been a change at the head of the "Transport and Energy" General Directorate. The new Transport Commissioner, Jacques Barrot, took up his appointment at the end of the year.

In the context of the restructuring of the general management, Heinz Hilbrecht, for a long time Director of Land Transport, was transferred to the "Pan-European Energy and Transport Network". His successor is Enrico Grillo Pasquarelli.

At the end of October, Marcel Verslype was elected Executive Director of the new European Rail Agency. The agency will begin its work in 2005. The UIP has already undertaken to provide close collaboration.

UIP Commission and UIC/UIP Joint Meeting

The annual UIC/UIP joint meeting was held in Göteborg on 18 June.

As could be expected, this meeting did not give concrete results this time either. It nevertheless provided the opportunity to discuss current questions and above all to note the reactions of the two parties.

The problem relating to the future wagon conditions was the central theme of this meeting.

There was agreement to say:

- that the traditional environment of relations between railway undertakings and P wagon owners was going to change fundamentally in the near future,
- that a transition without problems had to be made. For this it is necessary to retain UIC Leaflet 433 at least until the end of 2005.

During this meeting, the UIP repeated the points which it considers essential, in particular:

- clear rules for the establishment of responsibility between the transport actors,
- the compulsory nature of the conditions of use which are indispensable for an operational rail system.

In addition, the UIP expressed the desire for good progress in the future negotiations with the RUs. It demanded in particular unanimity in the UIC decisions and also that the operational interests of the rail actors take precedence over considerations of a legal nature in the negotiations on the future contract of use.

The following questions were also discussed:

Price scales for wagons entering and leaving workshops

The UIC agreed to extend the recommendation of the "Prague compromise" to wagons entering and leaving areas known as "service" areas (areas for wagons withdrawn from circulation, for cleaning, for off-hire wagons).

Practical guide to damage to wagons

There are at present two practical guides, one for the railway undertakings' wagons, the other for the P wagons. It is contemplated drawing up a joint document for all wagons.

Liability for damage to P wagons

The UIP requested the UIC to examine concrete cases for which the determination of the cause and liabilities has encountered difficulties by the railway undertakings.

Direct invoicing of P wagon repair costs

The UIP rejected the UIC proposals since it wanted a simpler procedure more in line with its interests. The UIP undertook to send the UIC an explanatory note setting out its proposals.

Infrastructure Committee

For the fifth year of its existence, the Committee met three times under the chairmanship of Claude Piana (Ermewa):

- on 14 May and 24-25 November in Paris,
- on 21 December in Hamburg (a restricted working group).

Nearly all the national associations are now present or represented. The purpose is that in the short term the other national associations which are not present and not represented can nevertheless state their problems and make their suggestions so that the UIP as a whole effectively participates in the life of the Committee.

Besides the treatment of specifically technical problems, the meetings are also a privileged forum for the exchange of information and experiences between the associations.

In this way, the evolution of the question relating to the reduction of rail noise, the often excessive increase in the cost of maintenance by railway undertakings and the recurring problem of damage caused to P wagons have been discussed on many occasions at the meetings in the spring and autumn.

The Committee noted that the "Rolling stock" TSI no longer includes the position of "keeper" with a precise definition of its responsibilities which would have allowed it the role of a true actor in the rolling stock maintenance field. However, it seemed indispensable that in a form yet to be defined the keeper should be acknowledged as such.

Further, in the context of terms of reference given by the Chairman of the UIP Commission, the Committee examined the UIC draft catalogue of damage to wagons to be annexed to the CUU. Following this examination, the Committee made a proposal to amend the catalogue and a suggestion for the amendment of Chapter V of the draft CUU (liability in the event of loss of or damage to wagons).

In addition, during the meetings, the work, reviews and putting into application of the European directives and the TSI as well as the new COTIF and its annexes were systematically submitted and commented.

The Committee also attentively followed the works of the UIC expert groups, in particular those concerning the UIC technical leaflets and more especially the works of WG 5 RIV in which the UIP is represented.

Superstructure Committee

The Superstructure Committee again met twice in 2004 under the chairmanship of Rainer Kogelheide, KVG, in Hamburg.

The most important item on the agenda was the accompaniment of the evolution of the RID. The question was to define the UIP's position on themes such as:

- taking into consideration accident situations (anti-crash buffers, protection against overlapping, derailment detection),
- securisation of dangerous goods transport.

Other subjects of work on the legal evolution of the RID were:

- clarification of requirements concerning interlock,
- reintroduction of anti-flame propagation safety measures for pressurised tanks,
- codification of tanks and description of goods,
- introduction of a tank file.

While the reciprocal recognition of tank experts, suggested by the UIP, is provisionally put into practice by a multilateral agreement, the Committee decided temporarily to stop the search for

a definition of a field of tolerance for minimum tank thicknesses since in this respect the apprehensions of government representatives on the whittling down of requirements are manifestly greater than the technical utility of such a clarification.

Another dangerous products theme was the putting into application of the TPED, the European directive for transportable pressurised equipment, which is finally fixed for mid-2005 and which will also occupy the Committee in 2005.

Although certain regional and short-term themes, like the action for the inspection of distribution tubes on gas wagons, had great importance in 2004, the Committee was also occupied this year for the first time but doubtless for a long period with the chemical industry SQAS requirements (CEFIC).

After publishing a UIP form on the internal and external condition of tank wagons, the Committee also worked out a protocol of gaskets for tank wagons in 2004 which, in a standardised version, should be a usable option for the certification of gaskets applied.

Work of the AEIF

The harmonisation of technical and operational conditions required an intensive investment over the whole year by the UIP experts in three AEIF working groups: "Rolling stock", "Telematics application" and "Noise reduction".

As scheduled, at the end of the year the final proposals for the TSI concerned were submitted to the European Commission and the representatives of member countries and were adopted.

In agreement with the "Transport and Energy" General Directorate, the UIP succeeded in guaranteeing for P wagon keepers the "neutrality" of the "Rolling stock" TSI text. The aspect in the origi-

nal text giving only the RUs the responsibility for freight wagon maintenance was abandoned.

In 2005 the AEIF work will be taken over by the European Rail Agency (ERA). The UIP has already stated that it is prepared to collaborate with full responsibility with the working groups the AFE will set up in the second half of 2005.

UIP "Legal Questions" Committee

This year again the future conditions of use of wagons were the centre of the work of the lawyers making up this Committee.

The Committee met six times in 2004, including two in a UIC/UIP joint group. The Committee works in connection with the Management Committee, which fixes its terms of reference. The chairmanship of the group was assumed by Gernot Schwayer, vice-president of the UIP.

The main part of the work was first to prepare the UIP's proposals according to the Management Committee directives, and secondly to examine the UIC's proposals very carefully.

In this respect the Committee's priority mission was to include in the future conditions of use the items considered as essential by the UIP to ensure both the legal security of keepers and the operational nature of the rail system.

This is how, on the UIP's initiative, noteworthy improvements have been made to the initial draft. However, at the end of 2004, there were still questions remaining open. They must imperatively be resolved in 2005 if the future contract of use comes into force as planned on 1 January 2006.

In addition, the major contribution of the members of this Committee in Workshop C (role of wagon keepers in the new environment) at the UIP Congress held in Wiesbaden must be stressed on 1 October 2004.

Congress

The UIP Congress, which takes place every three years, assembled high-level European managers from rail goods transport institutions and enterprises in the Wiesbaden Kurhaus on 1 October 2004.

This very well attended manifestation on the main theme "P wagons – an opportunity for rail" drew a critical conclusion on the effects of liberalisation in the sector. The Chairman of the German Bundestag Transport Commission, Eduard Oswald, the Chairman of the Railion AG Executive Committee, Dr Klaus Kremper, the Director of Refinery of TOTAL Deutschland GmbH, Dr Bernard Ricodeau and the Secretary General of RailNetEurop, Joachim Kroll, gave an analysis of the situation from their respective standpoints. In addition, high-level spea-

kers from all over Europe examined the urgent rail freight problems in several working groups.

One of the main themes was the uncertain legal environment of P wagons, resulting from the restructuring of the rail sector. It is in this context that the UIP founded its requirement for binding minimum conditions for the use of freight wagons in Europe.

In a pressing concluding appeal, the new Chairman elect of the UIP, Dr Heiko Fischer, Chairman of the VTG AG Executive Committee, addressed shippers, railway undertakings and representatives of the authorities, governments and the EU. Given the positive contribution of P wagons, he asked them to help create rules for use for freight wagons, valid for everyone and free of discrimination, in order to secure the indispensable investment capacity of the sector.

III. The internal life of UIP

Annual general meeting

The annual general meeting took place on 30 September in Wiesbaden. During this meeting, the following points were discussed:

- The minutes of the general meeting of 19 September 2003 in Lugano were unanimously approved.
- The 54th management report – covering the 2003 financial year – was approved.
- The auditors submitted the 2003 report. The general meeting thanked the auditors for the work effected.
- The general meeting approved the accounts and balance sheet for 2003.
- The general meeting gave release to the Directors' Committee for its management.
- The general meeting appointed Messrs Xavier Ducluzeau (Ermewa) and Henning Traumann (VPI) as auditors for the 2004 financial year.
- The member associations elected the following delegates to the Directors' Committee for 2004/2005:

Austria	Mr G. Schwyer
Belgium	Mr A. Margerin
Bulgaria	Mr D. Tschernev
Czechia	Mr M. Schubert
France	Mr B. Dambrine
Germany	Dr H. Fischer
Hungary	Mr G. Czitó
Italy	Mr M. Pacella
The Netherlands	Mr N. van den Berg
Poland	Mr I. Gójski
Slovakia	Mr J. Miklánek
Spain	Mr E. Fernández Fernández
Sweden	Mr P.A. Benthin
Switzerland	Mr A. Suter
United Kingdom	Mr G. Pratt
- The general meeting approved the budget for 2004.
- Determination of the subscription for 2005: the basic amount and the share per 100 wagons remain unchanged.
- In compliance with the bylaws, the present chairman, Mr Emilio Fernández Fernández, ceased to hold his appointment after three years in office. Dr Heiko Fischer was elected to succeed him.
- Messrs Gernot Schwyer and Bruno Dambrine were elected vice-presidents.
- The general meeting unanimously approved the entry of the Romanian association AVP (Asociația Națională a Detinatorilor de Vagoane Particulare din România) into the UIP. The Romanian association appointed Mr Nucu Morar as its representative on the UIP Directors' Committee.
- In 2005, the general meeting will take place on 30 September in Bratislava.

Directors' Committee

In 2004, the UIP Directors' Committee met on 26 March in Zurich and 30 September in Wiesbaden.

New Directors' Committee

The new Directors' Committee met on 30 September in Wiesbaden to confirm the representatives on the UIP bodies.

Management Committee

The Management Committee met four times in 2004. The meetings were held on 25 March and 29 July in Zurich, 30 September in Wiesbaden and 26 November in Zurich.

Commission

The UIP Commission met on 17 June in Göteborg.

On the agenda, major problems relating to future relations with the railway undertakings and the preparation of the UIC/UIP joint meeting, which took place on 18 June in Göteborg.

Committees

In 2004, the main UIP committees respectively met:

“Infrastructure”: on 14 May and 24 November;
“Superstructure”: on 29 April and 7 October.

Working Groups

The other UIP study and working groups met according to requirements.

In addition, UIP experts participated in several international working groups.

For the Directors' Committee:

The Chairman:
Dr Heiko Fischer

The Secretary General:
Wolf D. Gehrmann

IV. The role and mission of European transport policy

Speech by Eduard Oswald, MdB, Former Federal Minister, Chairman of the Bundestag Transport, Works and Housing Committee, at the UIP Congress on 1 October 2004 in Wiesbaden

In the short Olympiad of three instead of four years which represents the period between each UIP congress, this was held this time in Wiesbaden. During the last three years, since the last congress in Seville, the UIP has worked intensively to accelerate the adaptation of the conditions of the legal and technical framework for the "new rail reality". The third rail package, which was adopted this year and which aims at the achievement of the rail traffic domestic market, clearly bears the mark of UIP positions. In the forefront appear before anything else the improvements in the quality of service in rail freight transport, the enlargement of a rail network dedicated to freight transport and the role of the keeper of rail vehicles. By its work, the UIP has already obtained much for liberalisation. It is, amongst other things, for this reason that it is for me an honour to say a few words of introduction on this theme and to express my vision of the future of rail freight traffic in Europe.

The importance of the transport sector in the European Union can only be partially measured quantitatively. It generates turnover of one billion euros, representing a 10% share of the European Union GDP. It provides work for over ten million people.

It supplies the fundamental conditions for the practical aspects of the domestic market, particularly passenger and goods transport. Its connections with growth, well-being and mobility make it an inescapable part of the economy and life. Today life without these services – without global mobility – can no longer be imagined. The flow of goods between countries – import and export – constitutes an indispensable part of economic life.

By 2015 an increase in freight transport services is expected, from 2 149 billion tonnes per km (base year 2000) to 3 004 billion tonnes per km.

This represents a 40% growth. For rail, growth is expected from 371 billion tonnes per km (base year 1997) to 608 billion tonnes per km in 2015, that is 64%. In the coming ten years, our transport infrastructure will suffer an excessive increase in overloading given its limited capacities. The prognosis clearly shows that the major part of the growth will be on road. But road cannot bear it alone and this is not in the interest of a transport system based on intermodality and respect of the environment either.

This is why we must work together – that is, policy, economy and technique – at all levels – regional, national and European – for the development of such a system of integrated transport. For this, a particular task and role fall to the European transport policy.

The key point of the European transport policy with a view to the improvement of the rail sector is the opening up of the market to a competition-oriented European domestic market. Apart from the indispensable infrastructure, rightly demanded, there must also first be three important basic conditions:

- free access to the market;
- equal conditions for competition;
- end of the race for subsidies which distort competition.

These items, indispensable for a viable European transport market, will give the rail sector – which has traditionally for a long time had a strong affinity with the State – the necessary force to accomplish its task in the European intermodal transport network.

This task is developed with the figures in the European Commission White Paper on transport "European transport policy until 2010 – switching points for the future". By 2020, the increase in rail's market share for goods transport across Europe should reach 15% (for the time being, it does not reach 8%) to the extent that there is a corresponding increase in the rail system's capacity.

TINA Transport Infrastructure GmbH, which has its head office in Vienna, is today recognised at the European level as a centre of competence for European transport planning, particularly in Central and Eastern Europe. "TINA" is the abbreviation of the first project: Transport Infrastructure Needs Assessment; an analysis of transport infrastructure for the continuing enlargement of the Trans-European network (TEN) to include the new member countries with an appropriate density of network.

The trans-European multimodal network concretised by the TINA working group comprises both roads, the rail routes, navigable waterways, the high-speed European network, combined transport, ports, airports and transshipment installations for goods transport and the management of transport and data and navigation systems. The TINA process aimed at the development of multimodal transport infrastructure in the new member countries as a basis for a future TEN network.

The TEN guidelines which were the result include collective guidelines for the concrete construction of 70 000 km of track, 58 000 km of roads and 12 000 km of navigable waterways for the 2010 horizon. Particular importance has been attached to the following items, which precisely reflect the crucial points for the rail sector:

- trans-border liaisons; to be hoped a future strong point for rail;
- elimination of the weak links in the national railways;
- connection between outer regions;
- combination and putting into network of various transport operations, taking account of their respective advantages. In my opinion, this is a criterion to be advanced, in particular if transport operators really do make use of these strong points;
- optimum use of available capacities;
- constructions and improvements more respectful of the environment;

- interoperability in all parts of each sector;
- safety and reliability in passenger and goods transport;
- standard economic and social conditions.

The main routes on this TEN network show the ten priority requirements in the form of pan-European corridors. These were decided at the second Pan-European Transport Conference in Crete in 1994 and enlarged at the following conference in Helsinki in 1997. The pan-European corridors cover 20 700 km of railway lines, including additional sections of track, and 68 terminals for combined transport. The EU financial instruments (ISPA, formerly PHARE) and the regionalisation funds (EFRE) are available to help the realisation of priority sections, which will be calculated on the basis of costs/use analyses. The investment requirements until 2015 must not exceed 1.5% of the GNP of the States concerned. This will precisely be the case for our neighbours in Central and Eastern Europe. To be able to respond to demand and reach our objectives for change in modal distribution in transport policy, the EU assessments foresee an overall investment requirement for transport infrastructure of 600 billion euros – including 225 billion euros for the ten priority corridors and the additional sections.

What will decide on the success is the increase in efficiency of the rail system by the increase of competition. Access to the rail network must be open to everybody. There cannot be any restriction of access or discrimination in the price of slots. Non-tariff discrimination – an instrument still very much popular – must be replaced by neutrality of competition. Insufficient access to workshops, political price measures and administrative restrictions are still abusively used as old protectionist ruses.

In this connection, the separation of network and operations has also been abundantly discussed as an instrument to avoid such conflicts of interest.

We need efficient railways which are in a state to bring the advantages of their system into play. Another indispensable condition for rail to be

competitive as compared to the other transport modes is efficient rail infrastructure. Without a constant annual investment of 5 billion euros in Germany, it will be impossible to improve the rail network in that country. A traffic jam on transport lanes inevitably leads to a standstill of the whole economy.

To change the distribution of transport modes in favour of rail seems ambitious. It is particularly ambitious not only because rail must reorient the present transport services towards quality, service and rates, but also because it is in competition with the giant growth of the whole market. The question of whether Europe will manage to revitalise the railways will be decisive for being able to control the growing traffic in the next few years.

There are various causes for the railways to have fallen behind lorries for goods transport. Certain of them could certainly have been avoided. Let me cite some particularly disastrous causes:

- local passenger traffic, long-distance passenger traffic and goods traffic are effected for the most part on the same track;
- non-unified electrical systems across the whole of Europe handicap long-distance transport;
- stops at borders lead to considerable prolongation in the time for trips, and we know that the time factor plays a decisive role. The average speed of transborder goods traffic only reaches 18 kilometres per hour – “this is slower than an ice-breaker in the Baltic” (resumes the European Commission).

We need to separate different transport. Already today much could be obtained by the vertical separation of speed. That is to classify the network as high-speed network and lower-speed network and achieve a modern telematics system in this field. For a reinforcement of European freight transport, efficient international slots must be reserved for rail freight transport, either in the form

of dedicated infrastructure and the easing of the bottlenecks for heavy traffic, or in the form of determined time slots. Liberalisation beyond the old national borders must at last make progress.

With regard to interoperability, much has happened and I am sure that the working groups will be able to make further improvements.

The lack of a spirit of enterprise, obstacles in organisation policy like for example the lack of access to the network and different technical systems are only a few of the reasons which have led to an insufficient adaptation of the railways to the new market conditions. Changes in market shares can only occur by the activation of the system's advantages and the orientation of transporters to customers, but not by restrictions and rules foreign to the system. This means – summarised in a formula: no transporter should be favoured or put at a disadvantage to the advantage or detriment of another!

In the second rail package, there is a consensus on full liberalisation of goods transport and on three other important measures:

- the creation of common European safety standards,
- the amendment of the directives on interoperability and
- the harmonisation of technical standards.

It is fortunate that the harmonisation is to be governed by a single body – the European Rail Agency (ERA) with competence for interoperability and safety. I remember the UIP's position on the second rail package, pleading in favour of this, and this is what is going to happen.

On 3 March of this year, the European Commission presented the third rail package. Its purpose is the full integration of the European rail transport field for greater competitiveness and a greater attractiveness of rail. The following points concerned freight transport:

1. Obtaining minimum quality in national and international freight. Let me add that this measure would not be necessary in the event of full neutrality of competition and liberalisation. It presents the advantage that national legislation will find a unified European standard on the rights of appeal.
2. Train drivers' certificate for transborder and trans-European transport safety. The certificate facilitates the international activities of railway undertakings and allow the free choice of employees.

As a result, a full opening up of transborder rail freight transport should be realised on 1 January 2006. In 2007 the national domestic networks should be open to competition. The desired liberalisation, harmonisation and integration will thus be met.

The harmonisation and liberalisation of rail traffic in the European Union constitute an important step to transfer more transport from road to rail – like the grouping of all transporters in a network. Nevertheless, liberalisation only leads to success if the corresponding capacities are available.

I salute the action engaged by the UIP for this objective which I also support.

The instruments quoted are the most promising to reach a balanced relationship between transporters. For some transports, 50 years of competition have built solid structures and the main focus point in these "high-quality transport systems" was the customer.

In spite of obvious progress in certain countries, the degree of achievement of the objectives is still far from being satisfactory. "The 2004 railway liberalisation index" by IBM Business Consult, ordered by Deutsche Bahn, shows that 17 out of the 25 countries do not respect the schedule. Decisive criteria are used as a unit of measure:

- prior legal conditions,
- actual barriers to access to the market,
- the competition situation and
- the results of the liberalisation (rates, quality and subsidies).

The very small progress in a large part of Europe show that there is still a lot to do! Finally, there will only be real equality of chances in Europe when all the European States are ready to open up their national networks.

In Europe, we must prepare for a volume of transport in constant growth. The transport avalanche which will reach us in the next few years is mentioned. As a main transit country, Germany is particularly concerned.

In transborder transport, rail is under its possibilities. It is precisely in this field – grouped transport – that the advantages of the rail system are to be sought. The deficiencies which appear clearly by the assessment of the liberalisation performance provoke setbacks in the struggle for market shares. Transborder rail freight transport is still and always fighting quality problems.

Alternative lanes must be found to revive transporters. The financing of infrastructure by national governments is not always assured. It is obvious that the strategic options of partnership between public and private sectors must be examined. More significance must be given to concepts of this nature.

There is also an enormous optimisation potential in other rail freight transport fields – traction, workshops and rolling stock. It is possible to improve the present rail network and it can clearly be operated more intensively by an intelligent technique.

How can the despatch of wagons be made more flexible, the formation of trains accelerated, the organisation of regional depots and transshipment points improved? In brief, how can rail freight be prepared for competition, to transfer a maximum of goods from the overloaded road to rail?

Here are a few replies. It is necessary to have:

- infrastructure adjusted to modern transport,
- interoperability between networks and systems,

- a continuous search for innovative techniques and concepts,
- transparency of costs,
- reliability of a service which satisfies customers' legitimate expectations.

By innovative developments, rail transport must be made so efficient and attractive that the major part of long-distance lorry transport growth must be transferred to it. Here again, innovations in the field of combined transport and branch lines must be made to improve the logistic aptitudes of the rail system.

Customers want mobility as a unified transport service from A to B. Here all transporters, and particularly rail, are invited to find partnerships with other transporters. On this point, to respond to the customer's demand, the rail production system is directly dependent on services upstream and downstream from the rail trip.

The economic force of rail transport can only be maintained if this system's interfaces are looked after in this respect and the customer is presented with an overall system of integrated transport in the context of a partnership. Systemic logistics solutions are increasingly demanded.

I would like to quote Chairman Emilio Fernández on this important development:

"There is no doubt that an excellent opportunity is presenting itself today for new railway undertakings to position themselves on the market, in this way to make a contribution to the growth of the rail sector and to prove that rail goods transport is profitable."

To be efficient in logistics, the simulation of overall operation must lead to a noteworthy shortening in the order time for slots. On this point, the network operators are still far from the market requirements.

Bo Bylund, chairman of the European Association of Infrastructure Managers (EIM), highlighted this point:

"In the present very demanding economic climate in which customers expect a rapid response and 'just in time' delivery, a more efficient and effective logistics service is essential. It is the customers who govern the market. Healthy competition between the various suppliers will stimulate the development of new service products and in turn this will lead to a growing share of the market for rail."

I do approve this statement.

In conclusion, let me again explain the main points:

1. It is imperative to assure the continuity of investment in rail infrastructure, also with new financial models. Transport infrastructure is the basis of the share of work and exchange of goods between all the States of the European Union, old and new. The necessary adaptation of infrastructure to the reality of the enlargement to the East does not allow of any delay. The improvement of the infrastructure must be implemented at the same time as the forecast growth in transport demand.
2. The dimension of Europe must be clarified: This is the moment to conclude new contracts, above all in transborder goods transport. It is only in this way that the rail production system could be operated at the European level in an optimal manner. Policy and economics must unite for the accomplishment of this task. By the development of framework conditions, policy must see to it that the efficient rail transport enterprises can seize their chance in European competition. In practice, the liberalisation of railways in Europe must

also be applied in an equal manner in all parts of Europe. "The 2004 railway liberalisation index" clearly shows that there is still an enormous deficit in a large part of Europe. Not only policy but also the rail transport economy has duties: it must re-orient itself towards the consistent pursuit of a European Community rail industry. This process must be supported by the rail technique partners so that the "scale economy" effect can take place and the rail industry become more profitable.

3. Co-ordination beyond State borders and system limitations must be encouraged. This means that everything relating to transport, particularly between States, must be planned and harmonised. Co-ordination in the context of the TINA process is a positive example depending on the corridors, even if this concept is still to a large extent in the planning phase.
4. Framework conditions equitable for all transporters must be created. Harmonisation of the community framework for the transport market must be imposed. Distortion of competition – between transporters and between the various States – must be eliminated urgently.
5. Progress must be made in the integration of the transport system and, for this, modern data-processing and communication systems will play a key role. Interoperability in the form of the large-scale introduction of more modern and more compatible management and safety techniques must receive more attention in the development of harmonisation. More efficient interfaces between infrastructure, logistics and data-processing on a platform are another constitutive element.

6. It is essential to increase efficiency of the rail system and to match customers' requirements by quality and prices. A better quality in transport service in terms of comfort, reduction of transfer time and safety is the indispensable condition for rail transport to reach a level complying with the market in modal distribution.

Mobility is an important element for economic development. This is how transport infrastructure is a significant factor in determining the future possibility of regions, and therefore employment, today and tomorrow. This is why a new impulse for the rail system is necessary. The road from the State railways run like government departments to railways managed like customer-oriented private enterprises is certainly not easy and demands co-operation by all. In certain countries, we are on the right track but still very far from "European railways" liberalised and integrated in the market economy.

The progressive development of trans-European corridors with priority for goods transport must be promoted by investments.

The technical and operating obstacles which still handicap transborder traffic and the international activities of the railway undertakings must be rapidly eliminated or adjusted in such a way that a wide use of all the European rail network is possible. The present process of opening up the European rail freight transport is still too slow.

We want to work together for the promotion of this important project for the future! Your congress constitutes one of the major pieces in the mosaic for the identification of common problems and the search for outlines of solutions. I wish you much success and concrete results.

Thank you very much!

Comptes de résultats / Abschluss / Results

Annexe I / Anlage I / Appendix I

	2003	2004
	€	€
I. Recettes / Einnahmen / Receipts		
1. Cotisations / Beiträge / Membership fees	296 873	333 692
2. Autres recettes / Verkauf, Diverses / Other receipts	171	18 066
3. Intérêts perçus / Zinsen / Interest received	664	348
4. Produits exceptionnels / Außerordentliche Einnahmen / Extraordinary income	—	7 709
Totaux / Gesamt / Total	297 708	359 815
II. Dépenses / Ausgaben / Expenditure		
Secrétariat Bruxelles / Sekretariat Brüssel / Brussels' Secretariat	318 684	341 645
Totaux / Gesamt / Total	318 684	341 645
Résultat de l'exercice		
Ergebnis des Geschäftsjahres	- 20 976	18 170
Result for the financial year		

	2003	2004
	€	€
I. Actif / Aktiva / Assets		
Valeurs disponibles / Verfügbare Werte / Available assets		
1. Banque / Bank / Bank	59 180,79	58 718,82
2. Caisse / Barkasse / Cash	125,45	19,28
3. Intérêts, créances / Zinsen, Forderungen / Interest, claims	–	–
4. Garantie locative LOMATFER / Mietgarantie LOMATFER / Rental guarantee LOMATFER	77,57	77,57
5. Divers / Diverses / Various	997,41	2 956,55
Totaux / Gesamt / Total	60 381,22	61 772,22
II. Passif / Passiva / Liabilities		
1. Capital / Kapital / Capital	112 567,98	112 567,98
2. Résultats reportés / Übertragenes Ergebnis / Result brought forward	- 104 059,71	- 85 889,85
3. Dettes / Verbindlichkeiten / Debts	51 872,95	35 094,09
Totaux / Gesamt / Total	60 381,22	61 772,22
Résultat de l'exercice		
Ergebnis des Geschäftsjahres	- 20 975,93	18 169,86
Result for the financial year		

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 30 septembre 2004 à Wiesbaden, nous avons examiné les comptes de l'UIP pour l'exercice 2004 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 2004 se conclut avec un bénéfice de 18 169,86 €.

Voici le détail des recettes et des dépenses :

Cotisations / Mitgliedsbeiträge
Intérêts / Zinsen
Autres recettes / Sonstige Einnahmen
Secrétariat Général / Generalsekretariat
Bénéfice au 31.12.2004 / Gewinn per 31.12.2004

Zuhanden der Generalversammlung der Internationalen Privatgüterwagen-Union

Als Rechnungsrevisoren und als Revisoren der UIP, bestellt von der Generalversammlung am 30. September 2004 in Wiesbaden, haben wir die Rechnung für das Geschäftsjahr 2004 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 2004 schließt mit einem Gewinn von 18 169,86 €.

Nachstehend die einzelnen Einnahmen- und Ausgabenposten:

Dépenses / Ausgaben	Recettes / Einnahmen
€	€
	333 692
	348
	25 775
341 645	
18 170	
359 815	359 815

Wir stellen fest, dass die Buchhaltung sorgfältig geführt ist. Wir beantragen die Genehmigung der Rechnung für das Geschäftsjahr 2004 und Entlastung der Geschäftsführung.

Paris / Hamburg, im März 2005

Die Revisoren:

gez. Henning Traumann

gez. Xavier Ducluzeau

Auditors' report

Appendix II

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 30 September 2004 in Wiesbaden, we have examined the accounts of the International Union of Private Wagons for the 2004 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 2004 financial year closes with a benefit of 18,169.86 €.

Detail of the receipts and expenditure:

	Expenditure	Receipts
	€	€
Membership fees		333,692
Interest		348
Other receipts		25,775
Brussels' General Secretariat	341,645	
Benefit as at 31.12.2004	18,170	
	359,815	359,815

We have noted that the accounts are accurately kept. We propose that you approve the accounts for the 2004 financial year and give release to the management.

Paris / Hamburg, in March 2005

The auditors:
signed Henning Traumann signed Xavier Ducluzeau

Liste des membres / Mitgliederverzeichnis / Members' list

Annexe III / Anlage III / Appendix III

	Téléphone / Telefon / Telephone Téléfax / Telefax E-Mail	Nombre de wagons Wagenzahl No. of 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 mail@vpihamburg.de	47 948
Autriche / Österreich / Austria Verband der Privatgüterwagen-Interessenten VPI Kunigundbergstraße 40, A - 2380 Perchtoldsdorf	(+43) 1 - 865 66 85 (+43) 1 - 865 66 8591 kesselwagen@kvg.at	4 205
Belgique / Belgien / Belgium LOMATFER – Union Professionnelle des Loueurs de Matériel de Chemin de Fer, 100, avenue du port, B - Bruxelles	(+32) 3 286 84 30 (+32) 3 218 78 35 a.margerin@vtg-rail.com	2 060
Bulgarie / Bulgarien / Bulgaria BPW – Balkan Private Wagons Association c/o EASTRA Ltd., 105, Arsenalski Bulvd., BG - 1421 Sofia	(+359) 2 - 963 13 30 (+359) 2 - 665 558 eastras@geobiz.net	500
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	5 415
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	41 917
Hongrie / Ungarn / Hungary MVME – Magyar Vasuti 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	3 824
Pays-Bas / Niederlande / Netherlands NVPV Nederlandse Vereniging Particuliere Goederenwagens Postbus 284, NL - 3190 AG Hoogvliet Rotterdam	(+31) 10 231 0231 (+31) 10 231 0239 NVPV@trimodal-europe.nl	2 170
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	6 516
Royaume-Uni / Vereinigtes Königreich / United Kingdom PWF – Private Wagon Federation Intl. Section, "Homelea", Westland Green, Little Hadham, GB - Herts SG11 2AG	(+44) 1279 - 843 487 (+44) 1279 - 842 394 geoffrey.pratt@btconnect.com	3 484
Slovaquie / Slowakei / Slovakia ZVKV Združenie vlastníkov a prevádzkovateľov súkromných kolajových vozidiel – Jaroslav Miklánek Staničná 7, SK - 91700 Trnava	(+421) 33 - 5923 112 (+421) 33 - 5923 182 zvkv@zelos.sk	4 383
Suède / Schweden / Sweden SPF – Svenska Privatvagnföreningen Sövde Gård, SE - 275 96 Sövde	(+46) 416 - 162 66 (+46) 416 - 161 27 info@privatvagnar.com	3 729
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	5 469
Tchéquie / Tschechien / Czechia SPV – Sdružení majitelů a provozovatelů soukromých železničních vozů, Perucká 11a, CZ - 120 00 Praha 2	(+420) 2 - 24 25 49 77 (+420) 2 - 24 25 49 78 spv@telecom.cz	5 666
Total des wagons P affiliés à l'UIP au 1 ^{er} janvier 2004 Summe der P-Wagen, die der UIP per 1. Januar 2004 angeschlossen sind Total number of P wagons affiliated to UIP as per 1 January 2004		138 811

Assemblées générales / Generalversammlungen / Annual General Meetings

			Président	Secrétaire Général
1950	Attisholz	17/18 avril	U. Sieber	W. Kesselring
1951	Attisholz	16 avril	U. Sieber	W. Kesselring
1952	Venise	17 avril		
1953	Carcassonne	28 mai	A. Doucet	W. Kesselring
1954	Bruxelles	15 juin		
1955	Innsbruck	30 juin		
1956	Munich	11 mai	J. Stoclet	W. Kesselring
1957	Rapallo	17 avril		
1958	Lugano	28 mai		
1959	Blois	22 mai	W. Körfgen	W. Kesselring
1960	Vienne	9 juin		E.-J. Fert
1961	Bruxelles	25 mai		E.-J. Fert
1962	Madrid	18 mai	M. Rassini	E.-J. Fert
1963	Rotterdam	6 juin		
1964	Lausanne	29 mai		
1965	Munich	2 sept.	G. Lagardelle	E.-J. Fert
1966	Mogliano Veneto	7 juin		
1967	Stockholm	17 mai		
1968	Nice	24 juin	R. de Garnica	E.-J. Fert
1969	Vienne	6 juin		
1970	Knokke Zoute	5 juin		
1971	La Haye	3 juin	W. Körfgen	E.-J. Fert
1972	Londres	15 juin		
1973	Madrid	17 mai		
1974	Hambourg	6 juin	J. de Bruyn	E.-J. Fert
1975	Lucerne	12 juin		
1976	Stockholm	17 juin		
1977	Ischia	31 mai	L. Davies	W. Suter
1978	Monte-Carlo	15 juin		
1979	Salzbourg	21 juin		
1980	Liège	19 juin	J.M.B. Gotch	W. Suter
1981	Zurich	5 juin		
1982	Amsterdam	4 juin		
1983	Leeds Castle (Maidstone)	23 juin	Ch. Schlegel	W. Suter
1984	Düsseldorf	22 juin		
1985	Benalmadena Costa (Malaga)	19 sept.		
1986	Stockholm	27 juin	H. Matthies	W. Suter
1987	Berlin	15 juin		
1988	Salzbourg	16 juin		
1989	Santa Margherita Ligure	21 sept.	J.F. Weerts	W. Suter
1990	Amsterdam	14 juin		R. Janssen
1991	Bruxelles	27 sept.		
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.		
2004	Wiesbaden	30 sept.	Dr H. Fischer	W. Gehrman