



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



2005

*56^e Rapport de Gestion
56. Geschäftsbericht
56th Management Report*



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

2005[■]

56^e Rapport de Gestion

56. Geschäftsbericht

56th 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 17 30
II. Rapport des activités de l'UIP Bericht über die Arbeit der UIP Report about UIP activities	6 19 32
III. La vie interne de l'UIP Das interne Leben der UIP The internal life of UIP	11 24 36
IV. Discours du Dr Heiko Fischer lors du Workshop UIP « Outstanding Issues for Independent Wagon Keepers »	13
Rede von Dr. Heiko Fischer anlässlich des UIP-Workshops „Outstanding Issues for Independent Wagon Keepers“	26
Presentation by Dr Heiko Fischer at UIP Workshop “Outstanding Issues for Independent Wagon Keepers”	38
Annexe I Comptes de résultats et bilan Anlage I Abschluss und Bilanz Appendix I Results and balance sheet	42-43
Annexe II Rapport des Commissaires aux comptes Anlage II Revisorenbericht Appendix II Auditors' report	44-45
Annexe III Liste des membres Anlage III Mitgliederverzeichnis Appendix III Members' list	46
Assemblées générales Generalversammlungen Annual general meetings	47

Comité Directeur / Direktionskomitee / Directors' Committee

- President: Dr Heiko Fischer (Deutschland)
- Vice-Presidents: Bruno Dambrine (France), Gernot Schwyer (Österreich)
- Secretary General : Wolf D. Gehrmann

Per-Anders Benthin and Yannik Le Gars (Sverige), Philippe Boucheteil (France), Gyöző Czitó (Magyarország), Emilio Fernández Fernández (España), Dr Heiko Fischer (Deutschland), Ireneusz Gójski (Rzeczpospolita Polska), Alain Margerin (until 30.06.) / Vincent Bourgois (from 01.07.) (Belgique), Jaroslav Miklánek (Slovenská Republika), Nucu Morar (Romania), Mauro Pacella (Italia), Geoffrey Pratt (United Kingdom), Manfred Schubert (Česká Republika), André Suter (Schweiz), Nico van den Berg (until 04.03.) / Don van Riel (from 05.03.) (Nederland), Dorjan Tschernev (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: Dr Heiko Fischer
- Vice-Presidents: Bruno Dambrine, Gernot Schwyer
- President of UIP Commission: Philippe Boucheteil
- Secretary General: Wolf D. Gehrmann
- Members: Jürgen Hüllen, Josef Küttel
- Permanent guests: Jürgen Bauer, Per-Anders Benthin, Emilio Fernández, Miroslaw Godlewski

Commission UIP / UIP-Kommission / UIP Commission

- President: Philippe Boucheteil
- Secretary General: Wolf D. Gehrmann

Per-Anders Benthin, Vincent Bourgois, Emmanuel Cossic, Gyöző Czitó, Jean-Luc Dosquet, Johann Feindert, Frank Furrer, Ireneusz Gójski, Rainer Kogelheide, François Lacour, Bernard Laurent, Yannick Le Gars, Stefan Lohmeyer, Alberto Lopez, Jaroslav Miklánek, Nucu Morar, Andreas Nolte, Mauro Pacella, Claude Piana, Geoffrey G. Pratt, Manfred Schubert, André Suter, Henning Traumann, Dorjan Tschernev, Joachim Wirtgen

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

2005 a été pour l'UIP une année décisive et très riche en travaux pour non seulement consolider, mais encore renforcer son rôle croissant dans une Europe toujours en expansion en taille et en technique de transport.

La politique de libéralisation réussie de l'UE a conduit à ce qu'une concurrence transfrontalière se réalise maintenant entre les chemins de fer étatiques traditionnels et les nouvelles entreprises ferroviaires privées, ainsi qu'à des progrès remarquables dans l'harmonisation technique sous forme de spécifications techniques obligatoires (STI) promues par la nouvelle Agence Ferroviaire Européenne. Cette dernière a de fortes chances de devenir un interlocuteur supranational reconnu dans le domaine ferroviaire. Ces facteurs contribuent largement à développer un environnement économiquement favorable aux wagons privés.



L'instauration de conditions cadres comme conséquence de la liberté contractuelle, maintenant également valable dans le secteur ferroviaire, signifie en même temps la fin pour les wagons de fret des conditions d'utilisation édictées par les chemins de fer étatiques à travers les fiches UIC et le système d'échange mutuel (RIV).

Cependant ces changements, soutenus sans réserve par l'UIP, impliquent la nécessité pour l'opérateur de wagons de fret privés de conclure, après l'expiration du système de l'UIC, des conditions d'utilisation de ses wagons avec chaque entreprise de transport ferroviaire qui veut les utiliser en Europe.

Bien sûr, économiquement ceci n'a aucun sens, d'autant plus que dans le nouveau marché du

fret ferroviaire, le rapport de force entre les acteurs n'est pas encore rééquilibré et les monopoles étatiques continuent d'exister. C'est pourquoi, pour promouvoir le secteur des wagons privés, il faut arriver à des conditions d'utilisation uniformes valables dans l'Europe entière et qui garantissent la libre utilisation des wagons de fret privés.

C'est la condition sine qua non pour que le secteur des wagons privés puisse jouer son rôle de moteur dans l'essor du rail et maintenir son efficience extraordinaire.

On ne peut cependant pas oublier que des menaces planent toujours sur les détenteurs de wagons de fret privés. Ainsi par exemple, il faut remarquer que lors de la construction de nouveaux wagons et particulièrement pour ceux qui offrent des types de wagons spécialisés, de plus en plus de savoir-faire et de variété d'offre se perdent à cause des cessations d'activités ; ce qui menace la capacité d'innovation du secteur. À cela s'ajoute la forte augmentation du prix des matières premières dont les coûts par exemple peuvent difficilement être répercutés sur le loyer.

De plus, la mise à disposition efficiente de wagons de fret privés est une activité qui demande beaucoup de capital et s'amortit lentement. Dans ces circonstances, des conditions cadres fiables pour l'utilisation des wagons sont incontournables pour maintenir la capacité d'innovation de l'économie privée.

Fin 2005, par de laborieuses négociations parfois sauvées au prix de l'abandon de positions devenues chères, l'UIP a réussi à atteindre avec l'UIC et l'ERFA l'ouverture vers des conditions cadres solides. Le CUU (Contrat Uniforme d'Utilisation), basé sur les CGU (Conditions Générales Uniformes) présentées par l'UIP en 2003, est né.

Au nom des associations, j'aimerais en ce moment exprimer ma plus profonde gratitude aux groupes de négociateurs de l'UIP. Ensemble avec le Comité de Gérance et le Comité de Direction ils ont parcouru un long chemin et obtenu un succès complet pour le secteur. Nous devons aussi remer-

cier particulièrement le Secrétariat Général, sans le dévouement constant et l'effort de communication duquel les compromis internes et externes indispensables n'auraient que très difficilement pu être obtenus.

Quelques pierres d'achoppement occuperont encore l'UIP et ses partenaires de contrat en 2006 : l'entrée en vigueur sans accroc du CUU au milieu de l'année, l'adhésion – que nous espérons massive – de tous les acteurs concernés au nouveau contrat et enfin le fonctionnement et la gestion du CUU confronté à la réalité quotidienne.

À cette occasion, j'aimerais aussi adresser mes remerciements à la Direction « Transports Terrestres » de la DG TREN et à ses encouragements efficaces auxquels les négociateurs doivent peut-être la motivation décisive qui leur a permis de conclure les négociations.

Le Workshop organisé à l'automne 2005 par la DG TREN sur la problématique particulière des détenteurs de wagons de fret indépendants des EF a permis à l'UIP d'affirmer sa position dans l'environnement juridique modifié du transport ferroviaire et de faire connaître le détenteur indépendant comme acteur responsable avec son propre domaine de responsabilité auprès d'un large public professionnel européen.

C'est avec un grand intérêt et une collaboration active que l'UIP suivra les travaux de la DG TREN pendant l'année 2006 en vue de sécuriser la position du détenteur de wagon indépendant et de la reconnaissance de ses responsabilités propres dans la législation de l'UE. Ici, il faudra veiller d'une part à une séparation claire entre d'un côté le détenteur et le propriétaire et de l'autre côté l'Utilisateur / Loueur, et d'autre part à une définition claire et une limitation professionnellement équitable de la responsabilité du détenteur pour ses wagons dans le trafic ferroviaire.

On ne peut cependant pas oublier dans cette revue de l'année que le recul dramatique du trafic

ferroviaire n'a pas pu être arrêté de façon décisive en 2005. Pour un transfert perceptible de la répartition modale au profit du rail, il nous faut encore et toujours

- des EF performantes, capables de se faire la concurrence entre elles pour la traction et de faire jouer les avantages de leurs systèmes,
- des investissements qui arrêtent le recul de l'infrastructure et qui donnent une chance au trafic de wagons isolés et de groupes de wagons,
- des décisions structurelles d'orientation comme par exemple la dissociation des trafics de fret et de voyageurs.

Une contribution de l'UIP dans ce cadre pourrait être, après la conclusion des négociations sur le CUU, de développer au sein du forum commun prévu avec l'UIC et ERFA, le « Comité Commun CUU », et au-delà de tout ce qui sépare, une stratégie commune qui renforce le transport ferroviaire de fret et par-là le rail qui le porte.

Pour venir à bout des tâches qui nous attendent, il sera incontournable d'analyser la structure de l'UIP dans les années à venir. L'UIP doit s'adapter au changement de ses missions dans l'environnement européen si elle veut continuer à jouer son rôle aux niveaux international et national. Ceci signifie aussi de repenser la bonne vieille répartition des tâches entre l'UIP et les associations nationales et de l'ajuster aux nouveaux niveaux de décision. Ce sera la mission de toutes les instances de l'UIP et des associations nationales de développer ensemble des idées communes et de les appliquer avec la circonspection nécessaire, mais aussi la fermeté qui s'impose.

La collaboration active de tous les membres de l'UIP sera d'une importance capitale si nous voulons clôturer 2006 avec le même succès.

Le Président :
D^r Heiko Fischer

II. Rapport des activités de l'UIP

Introduction

Tout comme au cours de l'année précédente, les négociations avec UIC/ERFA en vue d'établir un nouveau cadre légal pour l'utilisation de wagons de fret et les travaux d'harmonisation de l'UE pour l'établissement de spécifications techniques (STI) ont été au cœur des préoccupations de l'UIP en 2005.

L'initiative lancée en 2003 par l'UIP pour établir à l'échelle européenne des conditions minimales pour l'utilisation de wagons de fret (CGU) a abouti fin octobre, après des discussions intensives avec UIC/ERFA, à l'émergence d'un accord sur un Contrat Uniforme d'Utilisation (CUU).

Le Workshop organisé par l'UE le 26 octobre sur « les problèmes prioritaires des détenteurs de wagons indépendants » s'est avéré une motivation puissante pour les négociateurs de reprendre leurs négociations. En fait, le 25 octobre une percée a eu lieu, qui a permis de conclure les négociations sur le texte principal pratiquement à la fin de l'année. En outre, on a discuté de la transposition du contrat et de son fonctionnement dans la pratique. Particulièrement la rédaction de l'annexe 8 au CUU (Règlement d'ordre pour l'application et le développement du CUU) s'est avérée source d'intérêts divergeants dont l'harmonisation devait encore prendre une bonne partie de la première moitié de l'année 2006.

Le Workshop de l'UE du 26 octobre a permis à l'UIP de faire connaître son point de vue au grand public du monde ferroviaire dans trois groupes de travail : « garantie de la qualité et de l'intégrité des wagons », « conditions d'utilisation » et « le problème de l'assurance ».

Dans ses conclusions, l'UE (DG TREN) a pleinement reconnu l'importance du CUU et pressé tous les acteurs concernés d'y participer au niveau européen.

Le rôle du détenteur de wagon, indépendant des EF, a été pour la première fois reconnu clairement et son intégration dans le droit communautaire reprise dans les actions de l'UE prévues pour 2006. De

plus, la nécessité de régler la période de transition entre l'entrée en vigueur des législations importantes de l'UE sur l'interopérabilité et la sécurité et celle du CUU par des mesures transitoires, a été soulignée. Ceci sera discuté début 2006 dans plusieurs groupes de travail.

Les travaux entrepris cette année par les groupes de travail de l'ERA ont ouvert un nouveau champ d'activité dans lequel l'UIP a du fournir une contribution responsable. En tout, huit experts ont accompli un travail intensif qui se poursuivra encore en 2006.

Union Européenne

À la fin de l'année, l'UE a atteint l'accord politique sur le 3^{ème} paquet ferroviaire présenté l'année précédente. La proposition d'un règlement de qualité pour le transport ferroviaire de fret, que l'UIP avait soutenue vu l'énorme importance pour ses membres de la qualité de la prestation dans le transport ferroviaire de fret, n'a pas été maintenue dans le paquet. Les mesures prises concernant l'ouverture du marché pour le transport international de voyageurs jusqu'en 2010, la protection des passagers en cas de retards et la certification des conducteurs de locomotives.

En 2005, le système européen de gestion du trafic ferroviaire ERTMS a accompli des progrès décisifs. Son développement au niveau européen a conduit à une unification des nombreux systèmes de signalisation existant conjointement. Ceci représente donc un pas important vers l'amélioration de la qualité dans le secteur ferroviaire.

L'Agence Ferroviaire Européenne (ERA) a commencé son travail au milieu de l'année et est devenue très rapidement complètement opérationnelle. C'est avec une grande satisfaction que l'UIP a appris qu'une collaboratrice d'une société membre avait rejoint le corps des experts de l'ERA.

Fin décembre, deux nouvelles STI dans le domaine du transport ferroviaire conventionnel ont été adoptées : elles concernent le bruit généré par le matériel roulant et l'application télématique pour le transport de fret.

Le 31 décembre 2005 était la date limite pour la transposition des premières mesures du deuxième paquet ferroviaire, à savoir l'ouverture à la concurrence des services internationaux de fret sur tout le réseau ferroviaire. Cependant, seulement un tiers des États membres ont rempli leurs obligations.

Agence Ferroviaire Européenne

L'Agence Ferroviaire Européenne a été créée par le règlement 881/2004 qui décrit ses tâches, son organisation et ses méthodes de travail.

Le travail de l'Agence consiste à réduire les écarts existants entre les différents réseaux des États membres et à mettre en œuvre des normes et une politique communes qui assurent l'interopérabilité du système ferroviaire.

L'Agence, qui n'a pas de pouvoir réglementaire, transmet à la Commission Européenne des avis et recommandations qui sont, conformément aux directives de sécurité et d'interopérabilité, transformés en décisions applicables dans les États membres.

Les travaux de l'Agence s'inscrivent dans le sillon tracé par l'AEIF et les STI élaborées par l'AEIF.

L'UIP, en tant qu'organisation représentative des propriétaires de wagons, a été invitée à participer dans trois groupes de travail, à savoir :

- WG 6-I : Certification de sécurité
- WG 14 : Certification des ateliers de maintenance
- WG 15 : Enregistrement du matériel ferroviaire.

Certification de sécurité

Le but de ce groupe est de préparer et proposer des recommandations à la Commission Européenne sur les méthodes communes de sécurité (CSM), les objectifs communs de sécurité (CST) ainsi que sur le format harmonisé du certificat de sécurité délivré par les autorités nationales (NSA) aux entreprises ferroviaires.

Notre participation à ce groupe est purement informative et consultative car il traite des développements de sécurité contenue dans la directive 2004/49 EC. Toutefois, nous devons nous assurer que les futurs règlements de sécurité des chemins de fer n'entraînent pas plus de responsabilité sur les « épaules des propriétaires de wagons ».

Certification des ateliers de maintenance

L'UIP est impliquée à double titre dans ce groupe de travail :

- En tant que propriétaires de wagons, s'assurer que nous pourrions disposer partout en Europe d'ateliers de réparation nous apportant qualité, fiabilité et haut niveau technique.
- En tant qu'association regroupant dans certains pays des ateliers de réparation pour participer, auprès des autorités européennes et nationales, au développement du futur système de certification.

Nos experts ont proposé un référentiel de certification qui sert de base de travail à ce GT.

Immatriculation des véhicules

Ce groupe de travail doit élaborer et recommander à la Commission un format standard pour l'immatriculation des véhicules conformément à l'article 14 des directives 96/48 EC et 2001/16/EC.

Les spécifications doivent inclure le contenu, la forme des informations et l'architecture technique et fonctionnelle des fichiers ainsi que le mode opératoire et les règles de mise à jour du fichier et de consultation.

Pour l'instant, le groupe a terminé le contenu du fichier qui contiendra 13 informations. Il reste à bâtir l'architecture du fichier et à trouver les formats communs.

Pour les adhérents de l'UIP, ce groupe est très important et le travail est suivi par deux de nos experts dont Geoffrey Pratt qui assure ainsi la liaison avec le travail fait dans la STI Télématique et le groupe de travail SEDP.

Commission UIP et Réunion Commune UIC/UIP

Comme à l'accoutumée, la Commission UIP s'est réunie la veille pour préparer la réunion commune du lendemain.

La réunion commune UIC/UIP s'est tenue le 3 juin 2005 à Paris avec, pour la première fois, la participation de représentants d'ERFA.

Comme lors de la réunion 2004, le thème central a été les futures conditions uniformes d'utilisation des wagons (CUU) et, notamment, la problématique relative aux dommages causés aux wagons et par les wagons.

Aucun accord ne fut atteint. Bien plus, l'UIC annonça une adoption unilatérale du contrat, mais cette décision fut retirée au cours des négociations qui suivirent.

Comité « Infrastructure »

Pour sa sixième année, le Comité Infrastructure a tenu à Paris ses deux réunions annuelles auxquelles une majorité d'associations nationales étaient représentées.

Compte tenu de l'évolution de l'environnement ferroviaire européen prévu pour 2006 avec

la nouvelle COTIF, la publication des Spécifications Techniques d'Interopérabilité et l'élaboration du CUU, une large part de ces réunions a été consacrée aux questions techniques qui y sont liées.

À ces réunions, il faut également noter la participation du Président de la Commission UIP, du Secrétaire général de notre association et du Président du groupe juridique et administratif UIC/UIP, qui a permis de mieux comprendre les problèmes d'actualité et de rechercher en conséquence des propositions communes.

Il a été également décidé de créer un GT UIP Maintenance, animé par Geoffrey Pratt, afin de faire des propositions à la suite des conclusions de la réunion du 26 octobre dernier avec la DG TREN et les différents acteurs ferroviaires, y compris les autorités nationales.

Parmi les travaux, le GT étudie un référentiel de gestion de la maintenance et de la sécurité des wagons, destiné aux détenteurs de wagons n'ayant pas de certificats de sécurité.

Enfin, et compte tenu de l'apport significatif des différents experts techniques de l'UIP à des groupes de travail, notamment ERA et COTIF, il est souhaité que tous puissent participer aux réunions du Comité.

Lors des réunions du Comité, les questions relatives aux points suivants ont été abordées :

- Le CUU : les experts ont présenté l'état d'avancement des travaux, en particulier ceux relatifs aux annexes 4, 7, 9, 10, 11 et 12 et donné les explications, ce qui a permis un échange d'idées dans le but de consolider les positions de l'UIP.
- L'interopérabilité et la sécurité ferroviaire européenne, avec la mise en place et les travaux de l'Agence Ferroviaire Européenne (ERA).

Des experts de l'UIP participent aux principaux GT dont le registre d'immatriculation des wagons, la certification des ateliers de maintenance, la sécurité.

Pour la certification des ateliers, il faut noter que le projet de référentiel élaboré par l'AFWP est soutenu par l'UIP et devrait permettre d'accélérer les travaux tout en tenant compte de la spécificité et des besoins relatifs aux wagons fret.

Le Comité sera attentif à la publication des STI d'interopérabilité qui devrait intervenir dans le premier trimestre 2006 et à propos desquelles beaucoup de points ne sont pas réglés. Il ne faut pas oublier qu'elles entrent en vigueur six mois après leur publication.

- La réduction du bruit ferroviaire : les conditions de mise en place des semelles « K » et « LL » sont connues et consultables sur le site de l'UIC.

La mise en place de semelles « LL » sur les wagons existants, dans des conditions à préciser, semble désormais inéluctable.

Il est néanmoins souligné que toutes les configurations concernant les wagons fret n'ont pas encore été vérifiées, notamment pour les wagons équipés d'essieux dont les roues ont des diamètres inférieurs ou égaux à 840 mm, et qu'un inventaire des configurations non vérifiées serait à réaliser.

Pour ces différentes questions, la situation dans les différents pays représentés au comité est régulièrement évoquée, notamment celles concernant la mise en place d'une autorité nationale et la mise en œuvre de dispositions transitoires.

Il est noté que, depuis la réorganisation de la Commission « Recherche et Développement » de l'UIC, l'UIP a désormais peu de contacts et, dans certains domaines, manque d'informations sur les travaux en cours. Une adhésion de l'UIP à l'UIC

pour ce qui concerne la partie technique avait été un moment évoquée.

Enfin, et compte tenu du nouvel environnement wagons, il serait peut être utile à l'UIP de s'interroger, voire redéfinir la mission du Comité Infrastructure.

Comité « Superstructure »

Le Comité Superstructure s'est réuni deux fois en 2005 sous la direction de son président, Rainer Kogelheide, KVG à Hambourg.

Naturellement, l'accompagnement des commissions juridiques concernant les produits dangereux était une tâche essentielle pour le Comité cette année encore. Les thèmes de travail étaient :

- Protection contre le chevauchement
- Détection de déraillement.

Cependant, d'autres thèmes moins significatifs mais importants pour le travail quotidien étaient également à l'ordre du jour. Il faudrait mentionner :

- Fixation de la contenance des citernes
- Application des conditions spéciales TE et TC
- Exigence de marquage sur les tableaux de citerne et les placards.

De même, le sujet originellement lancé par l'UIP de la reconnaissance mutuelle d'experts en citernes a occupé le Comité. Il faut cependant remarquer ici qu'à côté des expériences opérationnelles positives observées, la Suisse a mis un verrou au libre choix, lors du dernier comité technique RID, en revendiquant le principe de territorialité. De ce fait, une véritable reconnaissance mutuelle n'interviendra qu'après 2009 avec l'harmonisation européenne prévue dans l'adaptation aux règles TPED.

L'accompagnement de l'introduction de la directive TPED pour les appareils de pression mobiles a également occupé le Comité. Cependant, vu

les longues périodes de transition, il n'y a encore aucune expérience disponible.

Le formulaire déjà mentionné pour les équipements d'étanchéité a été élaboré et est à présent disponible et téléchargeable sur le site Internet de l'UIP. Cependant, il n'est plus question pour le moment de continuer à travailler à l'homogénéisation de documents car, de l'avis des membres, ces exigences sont suffisamment rencontrées au niveau national ou même au niveau des sociétés.

Le Comité a également accompagné les activités du groupe de travail CEFIC RailTech qui a provisoirement terminé ses travaux sur un module d'atelier SQAS en 2005. Le document est téléchargeable sur le site Internet de CEFIC. De la même manière, une check-liste pour les contrôles intermédiaires des wagons ainsi qu'une documentation d'accompagnement des wagons ont été élaborées. Elles sont aussi en phase d'essai et peuvent être convenues bilatéralement entre loueur et locataire.

Comité UIP « Questions juridiques »

Les représentants du groupe de juristes de l'UIP, soutenus par des experts commerciaux et techniques, se sont réunis en tout sept fois avec les représentants de l'UIC et de l'ERFA. Comme au cours de l'année précédente, le vice-président de l'UIP, Gernot Schwyer, a dirigé la délégation de l'UIP, en coordination étroite avec le Comité de Gérance.

En outre, les experts de l'UIP se sont rencontrés au cours d'une demi-douzaine de réunions internes pour étudier la position de négociation de l'UIP.

De plus, par de nombreux papiers, le groupe de juristes a soutenu les positions de l'UIP sur des points importants et contribué ainsi largement au succès du Workshop de l'UE du 26 octobre sur la problématique du détenteur de wagons.

III. La vie interne de l'UIP

Assemblée Générale

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

- Le procès-verbal de l'Assemblée Générale du 30 septembre 2004 à Wiesbaden a été adopté à l'unanimité.
- Le 55^{ème} rapport de gestion – portant sur l'exercice 2004 – a été approuvé.
- Les commissaires aux comptes ont présenté le rapport de 2004. L'Assemblée Générale a remercié les commissaires aux comptes pour le travail effectué.
- L'Assemblée Générale a approuvé les comptes et le bilan de 2004.
- L'Assemblée Générale a donné à l'unanimité quitus au Comité Directeur.
- L'Assemblée Générale a renommé commissaires pour l'exercice 2005 Messieurs Xavier Ducluzeau (ERMEVA) et Henning Traumann (VPI).
- Les associations membres ont élu au Comité Directeur les délégués suivants pour 2005 / 2006 :

Allemagne	Le D ^r H. Fischer
Autriche	M. G. Schwyer
Belgique	M. V. Bourgois
Bulgarie	M. D. Tschernov
Espagne	M. E. Fernández Fernández
France	M. B. Dambrine
Hongrie	M. G. Czító
Italie	M. M. Pacella
Pays-Bas	M. D. van Riel
Pologne	M. I. Gójski
Royaume-Uni	M. G. Pratt
Roumanie	M. N. Morar
Slovaquie	M. J. Miklánek
Suède	M. P. A. Benthin
Suisse	M. A. Suter
Tchéquie	M. M. Schubert

- L'Assemblée Générale a approuvé le budget pour 2006.
- Fixation de la cotisation pour 2006 : le montant de base et la quote-part aux 100 wagons restent inchangés.
- En 2006, l'Assemblée Générale aura lieu le 29 septembre à Naples.

Comité Directeur

En 2005, le Comité Directeur de l'UIP s'est réuni le 18 mars à Zurich et le 30 septembre à Bratislava afin de préparer l'Assemblée Générale et la constitution du Comité.

Nouveau Comité Directeur

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

Comité de Gérance

Le Comité de Gérance s'est réuni trois fois en 2005. Les réunions ont eu lieu le 17 mars à Zurich, le 21 juillet à Hambourg et le 30 septembre à Bratislava.

Commission

La Commission s'est réunie le 2 juin à Paris. 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 3 juin à Paris.

Comités

En 2005, les principaux comités de l'UIP se sont respectivement réunis :

« Infrastructure » : les 14 avril et 24 novembre à Paris ;

« Superstructure » : les 19 avril et 16 novembre à Hambourg.

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 :
D^r Heiko Fischer

Le Secrétaire Général :
Wolf D. Gehrmann

IV. Outstanding Issues for Independent Wagon Keepers

Discours d'ouverture du Dr Heiko Fischer,
Président de l'UIP lors du workshop de l'UIP, le 26
octobre 2005

Mesdames, Messieurs,

Je remercie la Commission Européenne et en particulier Messieurs Grillo-Pasquarelli, Vinois et Scherp pour leur soutien pour la réalisation de ce workshop. Je me réjouis d'avoir la possibilité de discuter les points essentiels de l'utilisation de wagons de fret auxquels sont confrontés dans l'Union Européenne les détenteurs de wagons indépendants ou seulement détenteurs de wagons, c'est-à-dire les détenteurs de wagons qui ne sont pas en même temps des EF.

Dans le contexte juridique qui se dessine maintenant, le détenteur de wagon (keeper) apparaît comme un nouvel acteur important à côté des EF et des gestionnaires d'infrastructure. Nous espérons que sa position légale sera ancrée non seulement dans la nouvelle COTIF mais aussi de plus en plus dans le droit européen qui, jusqu'à présent, ne tient pas encore beaucoup compte des intérêts du détenteur ; ce qui à notre avis est nécessaire.

Nous envisageons ce workshop comme la continuation des travaux du Rail Market Monitoring Scheme (RMMS) par lesquels la Direction Générale Transports et Energie informe depuis quelque temps sur le développement du marché ferroviaire. Comme on le sait, la directive européenne 91/440 amendée invite expressément la Commission à observer et analyser les conditions techniques et économiques du développement du marché du transport ferroviaire européen en collaboration avec les acteurs du secteur et les représentants des États membres. Ceci élargit le cadre de cette réunion bien au-delà de la discussion actuellement en cours sur les futures Conditions Générales d'utilisation des wagons de fret. C'est pourquoi nous ne comprenons pas bien la réticence de quelques représentants de l'industrie lors de la préparation de ce workshop.

Le secteur des wagons P

C'est un lieu commun de dire que le transport ferroviaire de fret n'est pas possible sans wagons de fret. Aussi je suppose qu'entre-temps il est bien connu qu'une part importante du transport de fret s'effectue dans des wagons de fret privés appelés wagons P. Ceci a été confirmé la dernière fois au congrès de l'UIP à Wiesbaden le 1^{er} octobre 2004 devant le grand public du secteur.

Ces wagons de fret privés sont développés, construits et financés par des sociétés privées. C'est le financement privé de moyens de transport dans le transport ferroviaire qui est ici déjà réalisé. Le partenariat d'investissement et de risque qui dure depuis plus de 130 ans entre les loueurs, les chargeurs et les chemins de fer, peut certainement être désigné comme le plus vieux partenariat entre le secteur privé et le secteur public.

Une grande partie des wagons de fret privés est constituée de wagons citernes pour le transport de produits dangereux selon le RID. Dans ce contexte, les wagons P apportent une contribution importante à la sécurité dans le transport de fret. Presque tous les wagons citernes pour le transport de produits dangereux sont mis à disposition par des détenteurs privés que leur activité oblige à une observance constante des nouveaux développements et des directives de sécurité. C'est ainsi que les détenteurs de wagons de fret privés ont fait évoluer de façon décisive au cours des années la technique des wagons pour produits dangereux.

La majorité des wagons P appartiennent à des sociétés loueuses et pas aux chargeurs qui utilisent ces wagons. Les loueurs sont mieux en position d'exploiter les wagons sur toute leur durée de vie que les chemins de fer, parce qu'ils connaissent et servent l'ensemble du marché européen et qu'ils peuvent rencontrer de façon plus flexible les besoins des chargeurs. Grâce aux centaines de différents types de wagons faits sur mesure pour les besoins de transport des chargeurs, les exigences de ces derniers peuvent être satisfaites. À côté des wagons citernes déjà cités, le nombre des autres spécialités

de wagons privés comme les wagons à grande capacité, les porte-voitures, les wagons destinés au transport combiné et les wagons frigorifiques, a connu une augmentation considérable au cours des dernières années. Les raisons de ce développement se trouvent dans l'esprit d'innovation de notre branche et dans notre proximité des clients. J'aimerais aussi mentionner cet autre « plus » que représente la connaissance spéciale avec laquelle nous épaulons toujours nos clients.

C'est ainsi que les chemins de fer disposent toujours d'un parc de wagons qui n'exige aucun investissement, la plupart du temps n'exige aucun débours de maintenance et pour lequel ils ne supportent aucun risque d'occupation à long terme. Donc, le loueur libère toutes les parties intéressées au transport d'un produit donné (chargeur, chemins de fer, expéditeurs) de l'acquisition et du fonctionnement de tels wagons.

En plus du risque de la non occupation, les détenteurs de wagons privés supportent tous les risques de changement des conditions cadres légales et techniques ainsi que du progrès technique.

De plus, les wagons P ont une grande signification économique, car plus d'un quart de tous les wagons de fret en Europe sont des wagons P. Dans l'UE, près de la moitié du transport ferroviaire de fret s'effectue avec ces wagons. Cette productivité visiblement plus forte s'explique par le fait que celui qui n'est que détenteur et qui se concentre parfaitement sur les conditions cadres économiques, est obligé d'avoir une dynamique constante d'augmentation de l'efficacité. De plus, des wagons dépendent aussi des postes de travail dans l'industrie de construction de wagons, dans les ateliers de réparation, dans les sociétés de location, dans les secteurs du transport et du chargement.

Dans notre métier, seul peut réussir celui qui peut harmoniser les exigences des chargeurs avec les possibilités du système ferroviaire et en gérer la complexité inhérente. Quand ces paramètres sont adéquats pour le chargeur, il fait transporter ses marchandises par rail. Si les paramètres ne sont pas adéquats, les marchandises sont transportées par

route ou par un autre moyen de transport. Sans la puissance d'innovation des détenteurs de wagons P, sans leur disposition à investir de fortes sommes et ainsi à prendre le risque économique, beaucoup de marchandises ne pourraient pas du tout être transportées par rail et le rapport à la route serait encore plus déséquilibré qu'il ne l'est déjà.

L'exploitation intensive du parc de wagons P apporte aussi une forte augmentation du transport de fret pour les chemins de fer. Ainsi, les détenteurs de wagons P sont des acquéreurs très efficaces pour les chemins de fer. Un fait qui est malheureusement souvent oublié par les concernés.

Les efforts de l'UE dans le domaine ferroviaire

Les entreprises de notre secteur sont directement liées au transport de fret par rail. C'est pourquoi notre succès économique dépend de façon décisive de la disposition des chemins de fer et du succès des réformes structurelles initiées par l'UE. Nous reconnaissons les grands progrès obtenus par la libéralisation et l'harmonisation des conditions techniques et opérationnelles. Dans le passé, l'UIP a soutenu sans réserve la réforme des chemins de fer et dans le futur aussi elle se prononcera en faveur de toutes les mesures de l'UE qui renforcent la concurrence dans le domaine ferroviaire.

Nous, les détenteurs de wagons P, nous nous considérons comme une partie intégrante du système ferroviaire. C'est pourquoi nos efforts en vue d'améliorer le transport de fret par rail sont parallèles à ceux des autres parties prenantes de l'économie, de l'industrie et de la politique. Pour atteindre notre but commun, nous sommes prêts à apporter les décennies d'expérience de notre pratique des affaires. C'est pourquoi, bien que partisans enthousiastes de la libéralisation, nous élèverons toujours la voix partout où la préservation de règles équitables de concurrence ou la mise en œuvre d'un environnement concurrentiel en soi sont mises en danger.

Certes, lors de l'ouverture de l'Agence Ferroviaire Européenne, le Commissaire européen pour le transport, Jacques Barrot, a exprimé un optimisme prudent en annonçant une augmentation du transport ferroviaire de fret de 3,5 % en 2004. Apparemment, il ne connaissait pas encore les chiffres à la baisse du transport ferroviaire de fret pendant la première moitié de 2005. Les points suivants montrent le besoin d'action que nous constatons encore toujours, car les faits sont malheureusement :

- ... que la part ferroviaire du transport de fret stagne autour de 8 %,
- ... que les distorsions entre les modes de transports, particulièrement entre le rail et la route, n'ont toujours pas pu être significativement réduites, malgré la politique de l'UE en matière de fiscalité, de taxes, de redevance d'utilisation,
- ... que la concurrence de traction entre les chemins de fer ne se développe pas au niveau européen comme il faudrait pour que l'ensemble de la prestation de transport ferroviaire et, avec elle, l'utilisation des wagons P en soient sensiblement améliorées.

Nous aimerions revenir encore une fois sur les questions de l'assurance de qualité qui ont été abordées lors des discussions sur le 3^{ème} paquet ferroviaire. Ce faisant, nous espérons que maintenant les efforts des EF et des gestionnaires d'infrastructure porteront sur une amélioration sérieuse de la qualité de leurs prestations envers les clients concernant la fiabilité, la ponctualité et la qualité de l'information.

Bien que ce soit parfois difficile, nous n'abandonons pas l'espoir qu'avec le temps, les EF soient en meilleure position pour concurrencer les autres moyens de transport. Cependant, pour pouvoir être concurrentiel face à la route, des efforts considérables sont indispensables de la part des chemins de fer et de l'infrastructure. Je ne veux nommer que l'aménagement du réseau ferré, le développement d'embranchements, la mise à disposition de sillons plus avantageux et la séparation des transports de fret et de passagers. Ce sont les points qui touchent de près les détenteurs de wagons P.

Le système de transport ferroviaire ne pourra utiliser les wagons P avec la plus grande efficacité dans toute l'Europe que lorsque ceux-ci auront un régime d'utilisation de la part de toutes les EF transparent et équitable, c'est-à-dire non discriminatoire.

En règle générale, les détenteurs de wagon P ne sont pas des EF. C'est pourquoi ils ne sont pas en concurrence avec les EF. Pour l'UIP, le partenariat avec les EF est clairement à l'avant-plan. Mais la condition de base d'un tel partenariat est un traitement égal pour les wagons de réseau et les wagons P, comme ça se réalisera légalement dans la nouvelle COTIF.

Cependant le traitement égal, non seulement légal mais aussi économique, des wagons de réseau et des wagons P est indispensable. Ceci signifie pour nous en première ligne la fin des potentiels de discrimination, entre autres pour des transports à vide et ici particulièrement pour les parcours d'atelier, le service des pièces de rechange et les réparations en chemin. Les efforts conjoints des détenteurs de wagons P et des wagons de réseau doivent porter sur l'augmentation de la productivité du transport ferroviaire de fret et le développement constant de son attrait pour les chargeurs.

La force particulière et le grand potentiel de développement des chemins de fer reposent sur le transport de fret transfrontalier sur de longs parcours. L'entrée de nouveaux pays dans l'Union Européenne et l'augmentation de transport sur de plus grandes distances qu'elle implique devraient donc apporter au rail des avantages sensibles.

Cependant, comme vous le savez suffisamment, des difficultés considérables et non solutionnées dans le transport ferroviaire de fret transfrontalier s'y opposent toujours. Ceci signifie des problèmes quotidiens pour les wagons P, depuis le besoin d'une pièce de rechange dans un autre pays UE, jusqu'au manque de reconnaissance mutuelle des ateliers, des experts, des contrôles et des autorisations d'exploitation – la dernière est liée inextricablement avec les quatre libertés fondamentales garanties par l'UE.

Si, comme la Commission Européenne le suppose, le transport double d'ici à 2010 dans l'UE, le rail aura une chance de participer à ce développement si on parvient à ouvrir totalement le marché ferroviaire européen et à réaliser l'interopérabilité totale du matériel roulant dans les aspects techniques, opérationnels et aussi légaux.

Conclusions et introduction des exposés suivants

Les wagons P sont en soi orientés internationalement. C'est pourquoi leurs conditions d'utilisation doivent être unifiées et réglées au niveau européen si on ne veut pas que leur efficacité soit considérablement diminuée. Aussi, n'oublions pas que c'est d'abord un accès à une flotte « neutre » de wagons dans toute l'Europe qui permettra aux nouvelles EF privées de survivre en concurrence avec les entreprises qui dominent le marché. Par conséquent, l'établissement de conditions cadres pour l'utilisation de wagons de fret est dans l'intérêt de l'ensemble du secteur afin de garantir la plus grande efficacité en Europe.

Depuis environ trois ans, nous poursuivons un dialogue constructif avec les chemins de fer pour établir des conditions d'utilisation unifiées qui succéderont à l'ancien système qui deviendra caduc lors de l'avènement de la nouvelle COTIF. Nous sommes proches du but d'un accord fondamental qui est suivi avec le plus grand intérêt par les clients et les bailleurs de fonds. Cependant il n'est pas encore clair comment ces nouvelles règles peuvent être mises en vigueur pour succéder sans écueil à l'ancien système. De même, on ne sait pas encore si ces nouvelles règles développeront les effets positifs espérés si elles ne reposent que sur des bases contractuelles. En fin de compte, ceci ne peut être atteint que si elles sont acceptées dans toute l'Europe par toutes les parties prenantes au transport ferroviaire de fret. Enfin, il faut encore déterminer comment ce contrat peut être adapté continuellement et de manière flexible aux conditions du marché.

Si les nouvelles conditions d'utilisation font leurs preuves dans la pratique, alors nous sommes tous gagnants : les chargeurs par des conditions de transport toujours fiables, le rail par une meilleure utilisation de ses capacités et de ses avantages structurels, la route – et avec elle l'environnement – par l'allègement de la charge et enfin, le secteur des wagons P par un attrait vers de nouveaux investissements.

Les discussions des panels se concentreront sur comment transposer dans la pratique les attentes des clients et des détenteurs. Leurs conclusions doivent fournir des points de repère utiles et contribuer à une discussion ultérieure.

Espérons aussi comme autre effet collatéral, de déclencher un nouveau processus de réflexion au sein de la DGTREN, à savoir comment renforcer dans la législation européenne le statut jusqu'à présent faible du « détenteur de wagon indépendant ». La répartition des tâches exclusive dans l'activité ferroviaire entre les EF et les gestionnaires d'infrastructure correspond au mode de pensée de prélibéralisation mais ne rend pas justice au rôle du détenteur de wagon.

Au cours de cette manifestation, nous espérons donner plus d'informations sur les points forts et faibles des nouvelles conditions cadres. Les présentations suivantes, faites du point de vue d'un détenteur de wagons P, d'un chargeur important et d'une entreprise de transport ferroviaire, aideront certainement à la compréhension et permettront une prise de conscience importante du problème. J'espère avec force que cette manifestation contribuera à ce que le secteur ferroviaire entier fasse face aux défis du marché du transport et soit capable d'augmenter nettement la part de marché du rail dans le futur.

Merci pour votre attention.

I. Vorwort des Präsidenten

2005 war für die UIP ein entscheidendes und extrem arbeitsreiches Jahr, um ihre wachsende Rolle in einem größeren und verkehrstechnisch immer mehr zusammenwachsenden Europa nicht nur zu konsolidieren, sondern auch zu stärken.



Die erfolgreiche Liberalisierungspolitik der EU führte zu einem sich jetzt realisierenden grenzüberschreitenden Wettbewerb zwischen traditionellen Staatsbahnen und neuen privaten Eisenbahnunternehmen und zu

beträchtlichen Fortschritten bei der technischen Harmonisierung in Form von verbindlichen technischen Spezifikationen (TSI), vorangetrieben von der neuen Europäischen Eisenbahn-Agentur, die gute Chancen hat, sich zu einem anerkannten supranationalen Ansprechpartner im Schienenbereich zu entwickeln. Diese Faktoren tragen wesentlich dazu bei, ein für Privatwagen günstiges wirtschaftliches Umfeld zu schaffen.

Die Freigabe der Rahmenbedingungen als Folge der nun auch im Eisenbahnsektor geltenden Vertragsfreiheit läutete gleichzeitig das Ende der von den Staatsbahnen durch technische UIC-Merkblätter und das gegenseitige Austauschsystem (RIV) dirigierten Nutzungsbedingungen für Güterwagen ein.

Diese von der UIP vorbehaltlos unterstützten Änderungen schließen indes die Notwendigkeit für den Betreiber von privaten Güterwagen ein, nach Auslaufen des UIC-Systems Verwendungsbedingungen für seine Wagen mit jedem Eisenbahnverkehrsunternehmen in Europa abzuschließen, das diese nutzen will.

Selbstverständlich macht dies wirtschaftlich keinen Sinn, zumal in dem neuen Schienengütermarkt die Kräfteverhältnisse zwischen den Akteuren noch nicht ausgewogen sind und Staatsmonopole fortbestehen. Forderung des P-Wagensektors musste da-

her sein, einheitliche, europaweit geltende Verwendungsbedingungen zu erreichen, die die Freizügigkeit des Privatgüterwagens gewährleisten.

Nur unter dieser Voraussetzung wird der P-Wagen-Sektor seinen Beitrag als ein Motor des Aufschwungs der Schiene spielen und weiterhin seine außergewöhnliche Effizienz beibehalten können.

Dabei darf nicht vergessen werden, dass es auch weiterhin Bedrohungen für die Halter von Privatgüterwagen gibt. So ist zum Beispiel beim Neubau von Güterwagen zu beobachten, dass insbesondere bei Anbietern spezialisierter Wagentypen zunehmend Know-how und Angebotsvielfalt durch Geschäftsaufgaben verloren gehen und damit die Innovationsfähigkeit der Branche bedroht ist. Hinzu kommt der starke Anstieg der Rohstoffpreise, deren Kosten zum Beispiel nur schwer über den Mietpreis weitergegeben werden können.

Auch ist die effiziente Bereitstellung von Privatgüterwagen ein kapitalintensives und sich nur langsam amortisierendes Geschäft. Wenn unter diesen Umständen trotzdem die Innovationsbereitschaft der Privatwirtschaft aufrechterhalten werden soll, sind verlässliche Rahmenbedingungen zur Nutzung der Wagen unabdingbar.

In mühsamen und mitunter nur durch Aufgabe von lieb gewordenen Positionen zu rettenden Verhandlungen ist es der UIP gelungen, mit UIC und ERFA Ende 2005 den Durchbruch in Richtung auf tragfähige Rahmenbedingungen zu erreichen. Der AVV (Allgemeiner Verwendungsvertrag), basierend auf den von der UIP 2003 vorgelegten AVB (Allgemeine Verwendungsbedingungen), wurde geboren.

Ich möchte an dieser Stelle im Namen des Verbandes der Verhandlungsgruppe der UIP meinen tiefempfundenen Dank aussprechen. Zusammen mit dem Geschäftsführenden Ausschuss und dem Direktionskomitee der UIP hat es einen langen Weg zurückgelegt und diesen für den Sektor durchaus erfolgreich beendet. Ganz besonderen Dank schulden wir auch dem Generalsekretariat, ohne dessen dauernde Einsatz- und Kommunikationsbereitschaft die notwendigen internen wie externen Kompromisse nur schwer erzielbar gewesen wären.

Einige Stolpersteine werden die UIP und ihre Vertragspartner auch noch 2006 beschäftigen: das reibungslose Inkrafttreten des AVV Mitte des Jahres, der hoffentlich umfassende Beitritt aller betroffenen Akteure zum neuen Vertragswerk und letztlich das Funktionieren und die Verwaltung des AVV in Konfrontation mit der täglichen Realität.

Dank möchte ich bei dieser Gelegenheit ebenfalls der Abteilung Landverkehr der GD TREN aussprechen, deren tatkräftigen Zuspruch die Verhandlungsparteien die vielleicht entscheidende Motivation für den Abschluss der Verhandlungen verdanken.

Der von der DG TREN im Herbst des Jahres 2005 veranstaltete Workshop über die spezielle Problematik des von den Bahnen unabhängigen Halters von Güterwagen erlaubte der UIP, dessen Position in dem geänderten rechtlichen Umfeld des Schienenverkehrs zu bestimmen und den unabhängigen Wagenhalter als verantwortlichen Akteur mit eigenem Verantwortungsbereich einem größeren europäischen Fachpublikum bekannt zu machen.

Mit großem Interesse und aktiver Mitarbeit wird die UIP die Arbeiten der GD TREN im Jahre 2006 im Hinblick auf eine Absicherung der Position des unabhängigen Wagenhalters und der Zuerkennung eigener Verantwortlichkeiten in der EU-Gesetzgebung verfolgen. Hierbei ist zum einen die klare Abgrenzung des Halters vom Eigentümer einerseits und vom Nutzer / Mieter andererseits sowie zum anderen eine klare Definition und sachgerechte Limitierung der Verantwortung des Halters für seinen Wagen im Eisenbahnverkehr zu sehen.

Nicht vergessen werden darf jedoch in diesem Jahresüberblick, dass der dramatische Rückgang des Schienenverkehrs auch 2005 nicht entscheidend gestoppt werden konnte.

Für eine spürbare Verschiebung des Modal Split zu Gunsten der Schiene benötigen wir nach wie vor

- leistungsfähige Bahnen, die fähig sind, untereinander im Traktionswettbewerb zu bestehen und ihren Systemvorteil auszuspielen,
- Investitionen, die den Rückzug aus der Fläche stoppen und dem Einzelwagen- und Wagengruppenverkehr eine Chance geben,
- richtungsweisende Strukturentscheidungen, wie z.B. die Entmischung von Güter- und Personenverkehr.

Ein Beitrag der UIP in diesem Rahmen könnte darin bestehen, nach Abschluss der Verhandlungen über den AVV in dem vorgesehenen gemeinsamen Gremium mit UIC und ERFA, dem „Gemeinsamen AVV-Ausschuss“, über alles Trennende hinaus eine gemeinsame Strategie zu entwickeln, die den Schienengüterverkehr und damit den Verkehrsträger Schiene stärkt.

Um die kommenden Aufgaben zu bewältigen, wird es unausweichlich sein, die Struktur der UIP in den kommenden Jahren auf den Prüfstand zu stellen. Dem geänderten Aufgabenbereich im europäischen Umfeld muss die UIP sich anpassen, will sie ihre Rolle auch weiterhin auf internationaler und nationaler Ebene spielen. Das bedeutet auch hier, liebgeordnete Aufgabenteilungen zwischen UIP und nationalen Verbänden zu überdenken und auf die neuen Entscheidungsebenen nachzujustieren. Aufgabe aller UIP-Gremien und der nationalen Verbände wird es sein, gemeinsam neue Ideen zu entwickeln und diese mit der nötigen Behutsamkeit, aber auch mit der gebotenen Festigkeit umzusetzen.

Die aktive Mitarbeit aller Mitglieder der UIP wird von entscheidender Bedeutung sein, wenn wir das Jahr 2006 ähnlich erfolgreich abschließen wollen.

Der Präsident:
Dr. Heiko Fischer

II. Bericht über die Arbeit der UIP

Einführung

Ebenso wie im vergangenen Jahr standen für die UIP 2005 die Verhandlungen mit UIC/ERFA hinsichtlich eines neuen rechtlichen Rahmens für die Verwendung von Güterwagen und die EU-Harmonisierungsarbeiten zur Erstellung von technischen Spezifikationen (TSI) im Mittelpunkt des Interesses.

Die von der UIP im Jahre 2003 gestartete Initiative zur Erarbeitung europaweiter Mindestbedingungen für die Verwendung von Güterwagen (AVB) erreichte nach intensiven Diskussionen mit UIC/ERFA Ende Oktober den entscheidenden Durchbruch zur Verabschiedung eines Allgemeinen Verwendungsvertrags (AVV).

Der am 26. Oktober von der EU veranstaltete Workshop über die „Vorrangigen Probleme unabhängiger Wagenhalter“ erwies sich als wirksamer Anreiz für die Verhandlungsparteien, die Verhandlungen wieder in Gang zu bringen. Tatsächlich wurde am 25. Oktober ein Durchbruch erreicht, der es ermöglichte, die Verhandlungen über den Haupttext praktisch gegen Jahresende zum Abschluss zu bringen. Weiterhin diskutiert wurde die praktische Umsetzung des Vertragswerks und sein Funktionieren in der Praxis. Insbesondere die Ausgestaltung der Anlage 8 zum AVV („Geschäftsordnung zur Anwendung und Weiterentwicklung des AVV“) erwies sich als Quelle unterschiedlicher Interessen, deren Harmonisierung noch einen guten Teil des ersten Halbjahres 2006 in Anspruch nehmen sollte.

Der EU-Workshop am 26. Oktober ermöglichte es der UIP, in drei Arbeitsgruppen „Gewährleistung der Qualität und Integrität der Wagen“, „Verwendungsbedingungen“ und „Das Versicherungsproblem“ ihren Standpunkt einer breiten Öffentlichkeit des Eisenbahnsektors zur Kenntnis zu bringen.

In ihren Schlussfolgerungen erkannte die EU (DG TREN) die Bedeutung des AVV voll an und drängte auf eine europaweite Beteiligung aller betroffener Akteure.

Die gegenüber den EVU selbständige Rolle des Wagenhalters wurde zum ersten Male in voller Deutlichkeit gewürdigt und seine Ausgestaltung im Gemeinschaftsrecht in das Aktionsprogramm der EU für 2006 aufgenommen.

Weiterhin wurde die Notwendigkeit hervorgehoben, die Übergangszeit zwischen Inkrafttreten der wichtigen EU-Gesetzgebung zur Interoperabilität und Sicherheit und des AVV durch Übergangsmaßnahmen zu regeln, die Anfang 2006 in mehreren Arbeitsgruppen diskutiert werden sollten.

Die letzten Jahr aufgenommenen Arbeiten der ERA-Arbeitsgruppen boten ein weiteres Tätigkeitsfeld, in dem die UIP einen verantwortlichen Beitrag zu leisten hatte. Insgesamt acht Experten leisteten intensive Arbeit, die sich auch 2006 fortsetzen wird.

Europäische Union

Ende des Jahres erreichte die EU die politische Einigung über das im Vorjahre vorgelegte 3. Eisenbahnpaket. Nicht im Paket beibehalten wurde der Vorschlag einer Qualitätsverordnung für den Schienengüterverkehr, den die UIP aufgrund der enormen Bedeutung der Dienstleistungsqualität im Schienengüterverkehr für ihre Mitgliedsunternehmen unterstützt hatte. Die angenommenen Maßnahmen betreffen die Markttöffnung für den internationalen Personenverkehr bis 2010, den Schutz der Fahrgäste bei Verspätungen und die Zertifizierung der Triebfahrzeugführer.

Im Jahr 2005 erreichte das europäische Eisenbahnverkehrssystem ERTMS entscheidenden Fortschritt. Seine Entfaltung auf europäischer Ebene führt zur Vereinheitlichung der zahlreichen nebeneinander bestehenden Signalgebungssysteme und bedeutet daher einen wichtigen Schritt zur Verbesserung der Qualität des Eisenbahnsektors.

Die Europäische Eisenbahnagentur (ERA) nahm Mitte des Jahres ihre Arbeit auf und arbeitete innerhalb kurzer Zeit voll operationell. Mit großer

Befriedigung nahm die UIP zur Kenntnis, dass eine Mitarbeiterin eines Mitgliedunternehmens in den Expertenstab der ERA wechselte.

Ende Dezember wurden zwei neue TSI im Bereich des konventionellen Eisenbahnverkehrs verabschiedet: Sie betreffen Lärm ausgehend von rollendem Material und Telematikanwendung für den Güterverkehr.

Der 31. Dezember 2005 war der Stichtag für die Umsetzung der ersten Maßnahme des zweiten Eisenbahnpakets, nämlich der Öffnung der internationalen Dienstleistungen im Güterverkehr für den Wettbewerb. Lediglich ein Drittel der Mitgliedstaaten erfüllten indes ihre Verpflichtungen.

Europäische Eisenbahnagentur

Die Europäische Eisenbahnagentur wurde durch die Verordnung 881/2004, die deren Aufgaben, Organisation und Arbeitsmethoden beschreibt, gegründet.

Die Arbeit der Agentur besteht darin, die bestehenden Unterschiede zwischen den Bahnen der einzelnen Mitgliedstaaten zu verringern und Normen sowie eine gemeinsame Politik einzuführen, um die Interoperabilität des Eisenbahnsystems zu gewährleisten.

Die Agentur, die ja keine Entscheidungsbefugnis besitzt, übermittelt der Europäischen Kommission Stellungnahmen und Empfehlungen, die dann gemäß den Richtlinien über die Sicherheit und die Interoperabilität in Entscheidungen verwandelt werden, die in den Mitgliedstaaten anzuwenden sind.

Die Arbeiten der Agentur verfolgen den von der AEIF gebahnten Weg und die von der AEIF erarbeiteten TSI.

Die UIP wurde als repräsentative Organisation der Güterwageneigentümer eingeladen, an den drei folgenden Arbeitsgruppen teilzunehmen :

- AG 6-I: Zertifizierung der Sicherheit
- AG 14: Zertifizierung der Instandhaltungswerkstätten
- AG 15: Registrierung der Eisenbahnfahrzeuge.

Sicherheitszertifizierung

Zweck dieser Gruppe ist die Vorbereitung und die Unterbreitung von Empfehlungen an die Europäische Kommission über gemeinsame Sicherheitsmethoden (CSM), gemeinsame Sicherheitsziele (CST) sowie über ein harmonisiertes Format für das Sicherheitszertifikat, das die nationalen Behörden (NSA) den Eisenbahnverkehrsunternehmen ausstellen.

Unsere Beteiligung in dieser Gruppe ist rein informativ und beratend, denn sie behandelt Weiterentwicklungen der in der Richtlinie EG 49/2004 vorgesehenen Sicherheit. Wir müssen uns jedoch davon vergewissern, dass die zukünftigen Sicherheitsregelungen der Eisenbahnen den Güterwagenhaltern nicht mehr Verantwortung in die Schuhe schieben.

Zertifizierung der Instandhaltungswerkstätten

Die Beteiligung in dieser Gruppe ist für die UIP in doppelter Hinsicht von Interesse :

- Als Güterwagenhalter müssen wir uns davon vergewissern, dass wir überall in Europa Ausbesserungswerkstätten, die für Qualität, Zuverlässigkeit und ein hohes technisches Niveau sorgen, zur Verfügung haben.
- Als Verband, der in bestimmten Ländern auch Ausbesserungswerkstätten umfasst, müssen wir uns mit den europäischen und nationalen Behörden an der Entwicklung des zukünftigen Zertifizierungssystems beteiligen.

Unsere Sachverständigen haben für die Zertifizierung ein Regelwerk vorgeschlagen, das in dieser Gruppe als Arbeitsgrundlage dient.

Registrierung der Fahrzeuge

Diese Arbeitsgruppe hat für die Registrierung der Fahrzeuge gemäß Artikel 14 der EG-Richtlinien 48/96 und 16/2001 ein Standardformat zu erarbeiten und der Kommission zu empfehlen.

Die Spezifikationen müssen den Inhalt, die Datenform und den technischen und funktionalen Aufbau der Dateien sowie die Arbeitsmethode und die Bestimmungen für die Aktualisierung und die Abfragung der Datei umfassen.

Bisher hat die AG den Inhalt der Datei, die 13 Punkte enthalten wird, festgelegt. Es bleibt nun, den Aufbau der Datei zu gestalten und gemeinsame Formate zu finden.

Für die UIP-Mitglieder ist diese Gruppe sehr wichtig. Die Arbeit wird dort für uns von zwei Experten verfolgt, wovon der eine, Geoffrey Pratt, die Verbindung mit den Arbeiten zur TSI Telematik und in der Arbeitsgruppe SEDP wahrnimmt.

UIP-Kommission und gemeinsame Sitzung UIC/UIP

Die UIP-Kommission tagte wie gewöhnlich am Tag vor der gemeinsamen Sitzung, um das Treffen des folgenden Tages vorzubereiten.

Die gemeinsame Sitzung fand am 3. Juni 2005 in Paris zum ersten Mal mit Vertretern der ERFA statt.

Wie bei der Sitzung im Jahr 2004 lag der Schwerpunkt auch diesmal im Bereich der zukünftigen einheitlichen Verwendungsbedingungen der Güterwagen (AVV), wobei insbesondere die Problematik der Schäden an Wagen und Schäden verursacht durch Wagen besprochen wurde.

Eine Einigung wurde nicht erreicht, vielmehr kündigte die UIC eine einseitige Verabschiedung des Vertragswerks an, eine Entscheidung, die in den folgenden Verhandlungsrunden wieder zurückgenommen wurde.

Ausschuss „Untergestell“

Im 6. Jahr seines Bestehens hat der Ausschuss Untergestell seine beiden jährlichen Sitzungen, an denen die Mehrheit der nationalen Verbände vertreten war, in Paris abgehalten.

Angesichts der für 2006 vorgesehenen Entwicklung des europäischen Eisenbahnumfeldes, mit dem neuen COTIF, der Veröffentlichung der Technischen Spezifikationen für die Interoperabilität und der Erarbeitung des AVV, wurde ein großer Teil dieser Sitzungen den damit zusammenhängenden technischen Fragen gewidmet.

An diesen Sitzungen haben auch der Präsident der UIP-Kommission, der Generalsekretär unseres Verbandes und der Präsident der Rechts- und Verwaltungsgruppe UIC/UIP teilgenommen, was zu einem besseren Verständnis der derzeitigen Probleme geführt und infolgedessen die Suche nach gemeinsamen Vorschlägen ermöglicht hat.

Es wurde auch beschlossen, eine von Geoffrey Pratt geleitete UIP-Arbeitsgruppe „Instandhaltung“ einzusetzen, um im Anschluss an die Schlussfolgerungen der Sitzung vom vergangenen 26. Oktober mit der GD TREN und den verschiedenen Eisenbahnvertretern einschließlich der nationalen Behörden Vorschläge zu unterbreiten.

Diese Arbeitsgruppe soll unter anderem ein Regelwerk für das Management der Instandhaltung und der Sicherheit der Güterwagen bearbeiten, das für Wagenhalter ohne Sicherheitsbescheinigung bestimmt ist.

Und schließlich wird gewünscht, dass auf Grund des signifikanten Beitrags der einzelnen UIP-Sachverständigen in verschiedenen Arbeitsgruppen, insbesondere der ERA, der COTIF usw., jedermann an den Sitzungen des Ausschusses teilnehmen kann.

Bei den Sitzungen des Ausschusses wurden Fragen bezüglich folgender Punkte erörtert:

- Der AVV, wozu die Sachverständigen den Stand der Arbeiten, insbesondere bezüglich der Anlagen 4, 7, 9, 10, 11 und 12, dargelegt und Erläuterungen gegeben haben, was dann zu einem Gedankenaustausch geführt hat, um die Stellungnahmen der UIP zu verstärken.
- Die Interoperabilität und die Eisenbahnsicherheit mit der Einrichtung und den Arbeiten der Europäischen Eisenbahnagentur (ERA).

UIP-Sachverständige sind an den wichtigsten AG, d. h. dem Wageneinstellungsregister, der Zertifizierung der Instandhaltungswerkstätten und der Sicherheit beteiligt.

In Bezug auf die Zertifizierung der Werkstätten ist zu bemerken, dass der vom AFWP erarbeitete Entwurf eines Regelwerks von der UIP unterstützt wird und eine Beschleunigung der Arbeiten ermöglichen dürfte, wobei die Eigentümlichkeit der Güterwagen und der damit verbundene Bedarf berücksichtigt werden.

Der Ausschuss wird auf die Veröffentlichung der TSI Interoperabilität achten, die im ersten Vierteljahr 2006 erfolgen soll, denn viele Punkte sind noch nicht geregelt. Es darf auch nicht vergessen werden, dass die TSI sechs Monate nach ihrer Veröffentlichung in Kraft treten.

- Die Verminderung des Eisenbahnlärms. Die Einbaubedingungen der K- und der LL-Sohlen sind bekannt und auf der UIC-Website verfügbar.

Der Einbau der LL-Sohlen in die bestehenden Wagen unter noch zu bestimmenden Bedingungen scheint nun unvermeidbar.

Es wird jedoch hervorgehoben, dass noch nicht alle Wagenvarianten überprüft worden sind, insbesondere diejenigen, bei denen Radsätze mit Raddurchmessern ≤ 840 mm ausgerüstet sind, und dass diese noch nicht überprüften Varianten aufgelistet werden sollten.

Bezüglich dieser Fragen wird die Situation in den einzelnen im Ausschuss vertretenen Ländern regelmäßig erörtert, insbesondere die Einsetzung einer nationalen Behörde und die Einführung von Übergangsbestimmungen.

Es wird darauf hingewiesen, dass die UIP seit der Reorganisation des UIC-Ausschusses „Forschung und Entwicklung“ nur wenige Kontakte hat und in bestimmten Bereichen nicht über die laufenden Arbeiten unterrichtet wird. Ein Beitritt der UIP zur UIC für die technischen Bereiche war einmal erörtert worden.

Schließlich wäre es auf Grund des neuen Wagonumfeldes für die UIP vielleicht nützlich, die Aufgabe des Ausschusses Untergestell zu überdenken und sogar neu festzulegen.

Ausschuss „Aufbauten“

Der Ausschuss „Aufbauten“ tagte im Jahr 2005 zweimal unter der Leitung des Vorsitzenden Rainer Kogelheide, KVG in Hamburg.

Naturgemäß war die Begleitung der gefährgutrechtlichen Gremien auch im letzten Jahr eine Hauptaufgabe des Ausschusses. Die Arbeitsthemen waren:

- Überpufferungsschutz
- Entgleisungssensorik.

Aber auch weniger bedeutende, jedoch für die tägliche Arbeit wichtige Themen standen auf der Tagesordnung. Hier wären zu nennen:

- Bestimmung des Tankinhaltes
- Handhabung der Sonderbestimmungen TE und TC
- Kennzeichnungsanforderungen an Tankschilder und Placards.

Auch das ursprünglich von der UIP angestoßene Thema der gegenseitigen Anerkennung der Tanksachverständigen beschäftigte den Ausschuss. Hier ist allerdings zu vermerken, dass neben der

positiven Betriebserfahrung mit diesem Verfahren die Schweiz mit ihrem Einspruch zum Thema Territorialprinzip beim letzten RID-Fachausschuss einer vollen Freizügigkeit einen Riegel vorschob und damit eine wirkliche gegenseitige Anerkennung wohl erst mit der beabsichtigten europäischen Harmonisierung in Anpassung an TPED-Regeln nach 2009 erfolgt.

Auch die Begleitung der Einführung der TPED-Richtlinie für ortsbewegliche Druckgeräte beschäftigte den Ausschuss. Hier liegen aber wegen der langen Übergangszeiten noch keine Erfahrungen vor.

Das schon erwähnte Formblatt zur Dichtungsausrüstung wurde fertiggestellt und steht auf der UIP-Homepage downloadbar zur Verfügung. An der weiteren Vereinheitlichung von Dokumenten soll allerdings momentan nicht weitergearbeitet werden, da nach Meinung der Mitglieder diese Anforderungen auf nationaler Ebene oder sogar auf Firmenebene ausreichend geregelt sind.

Der Arbeitskreis begleitete auch die Tätigkeiten der CEFIC-Arbeitsgruppe RailTech, die in 2005 ihre Arbeiten an einem SQAS-Modul-Workshop vorläufig abschloss. Das Dokument ist auf der CEFIC-Homepage downloadbar. Gleichermaßen

wurde eine Checkliste für Zwischenprüfungen an Wagen und eine Wagenbegleitdokumentation erarbeitet, die sich ebenfalls in der Erprobungsphase befinden und zwischen Mieter und Vermieter bilateral vereinbart werden können.

UIP-Arbeitsgruppe „Rechtsfragen“

Insgesamt sieben Mal trafen sich Vertreter der UIP-Juristengruppe unter Einschluss kommerzieller und technischer Experten mit Vertretern der UIC und ERFA. Wie im vergangenen Jahr leitete UIP-Vizepräsident Gernot Schwayer die UIP-Delegation in enger Abstimmung mit dem Geschäftsführenden Ausschuss.

Zusätzlich trafen sich UIP-Experten in rund ein halbes Dutzend interner Treffen, um die Verhandlungsposition der UIP herauszuarbeiten.

Die Juristengruppe unterstützte zudem in zahlreichen Papieren zu wichtigen Einzelpunkten die Positionsbestimmung der UIP und trug maßgeblich zum Gelingen des EU-Workshops am 26. Oktober über die Halterproblematik bei.

III. Das interne Leben der UIP

Generalversammlung

Die Generalversammlung des Jahres 2005 fand am 30. September in Bratislava statt. Anlässlich der Generalversammlung wurden folgende Punkte behandelt:

- Die Niederschrift über die Generalversammlung vom 30. September 2004 in Wiesbaden wurde einstimmig genehmigt.
- Der 55. Geschäftsbericht, der das Geschäftsjahr 2004 umfasst, wurde genehmigt.
- Der Bericht der Rechnungsrevisoren für 2004 wurde vorgelegt. Die Generalversammlung dankte den Revisoren für ihre Arbeit.
- Die Generalversammlung genehmigte die Jahresabrechnung und die Bilanz 2004.
- Dem Direktionskomitee wurde einstimmig Entlastung erteilt.
- Die Generalversammlung benannte als Rechnungsrevisoren für das Geschäftsjahr 2005 die Herrn Xavier Ducluzeau (ERME-WA) und Henning Traumann (VPI).
- Die Mitgliedsverbände wählten für 2005/2006 folgende Delegierte in das Direktionskomitee:

Belgien	Herrn V. Bourgois
Bulgarien	Herrn D. Tschernew
Deutschland	Herrn Dr. H. Fischer
Frankreich	Herrn B. Dambrine
Italien	Herrn M. Pacella
Niederlande	Herrn D. van Riel
Österreich	Herrn G. Schwyer
Polen	Herrn I. Gójski
Rumänien	Herrn N. Morar
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 2006.
- Jahresbeiträge 2006: der Grundbetrag sowie der Beitrag je 100 Wagen bleiben unverändert.
- Die Generalversammlung 2006 wird am 29. September in Neapel stattfinden.

Direktionskomitee

Im Jahre 2005 tagte das Direktionskomitee der UIP am 18. März in Zürich und am 30. September in Bratislava.

Neues Direktionskomitee

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

Geschäftsführender Ausschuss

Der Geschäftsführende Ausschuss trat 2005 insgesamt dreimal zusammen. Die Sitzungen fanden am 17. März in Zürich, am 21. Juli in Hamburg und am 30. September in Bratislava statt.

Kommission

Die UIP-Kommission tagte am 2. Juni in Paris. Es wurden die wichtigen Probleme der zukünftigen Beziehungen mit den Eisenbahnverkehrsunternehmen und die Vorbereitung der gemeinsamen Sitzung UIC/UIP behandelt, die am 3. Juni in Paris stattfand.

Ausschüsse

In 2005 tagten die Hauptausschüsse der UIP:

„Untergestell“: am 14.4. und 24.11. in Paris;
„Aufbauten“: am 19.4. und 16.11. in Hamburg.

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. Outstanding Issues for Independent Wagon Keepers

Eröffnungsansprache von Herrn Dr. Heiko Fischer, Präsident der UIP, anlässlich des UIP-Workshops am 26. Oktober 2005

Sehr geehrte Damen und Herren,

Ich danke der europäischen Kommission und insbesondere den Herren Grillo-Pasquarelli, Vinois und Scherp für ihre Unterstützung beim heutigen Workshop. Ich freue mich über die Gelegenheit, grundlegende Punkte der Nutzung von Güterwagen diskutieren zu können, mit denen unabhängige Wagenhalter bzw. Nur-Wagenhalter, also Wagenhalter, die nicht gleichzeitig EVU sind, in der Europäischen Union konfrontiert werden.

Der Wagenhalter (Keeper) tritt im sich jetzt abzeichnenden rechtlichen Umfeld als neuer wichtiger Akteur neben EVU und Infrastrukturbetreiber in Erscheinung. Wir hoffen, dass seine Rechtsposition nicht nur in der neuen COTIF verankert wird, sondern auch mehr und mehr im EU-Recht, das die Belange des Halters bislang noch nicht so berücksichtigt, wie es unseres Erachtens notwendig ist.

Wir verstehen diesen Workshop als Fortführung der Veranstaltungen zum Rail Market Monitoring Scheme (RMMS), mit denen die Generaldirektion Verkehr und Energie seit einiger Zeit über die Entwicklung des Eisenbahnmarktes informiert. Wie bekannt fordert die novellierte EU-Richtlinie 91/440 die Kommission ausdrücklich auf, die technischen und wirtschaftlichen Bedingungen und Marktentwicklung des europäischen Schienenverkehrs zusammen mit den Akteuren des Sektors und mit den Vertretern der Mitgliedstaaten zu beobachten und zu analysieren. Damit geht der Rahmen dieser Veranstaltung weit über die aktuell geführte Diskussion über die zukünftigen Allgemeinen Verwendungsbedingungen für Eisenbahngüterwagen hinaus. Insofern ist für uns der Unmut einiger Industrievertreter im Vorfeld dieses Workshops einigermaßen unverständlich.

Der P-Wagensektor

Es ist ein Gemeingut, dass Güterverkehr auf der Schiene ohne Güterwagen nicht möglich ist. So gehe ich auch davon aus, dass mittlerweile allgemein bekannt ist, dass ein wesentlicher Teil des Güterverkehrs mit privaten Eisenbahngüterwagen, sogenannten P-Wagen, abgewickelt wird. Dies wurde zuletzt auf dem UIP-Kongress in Wiesbaden am 1. Oktober 2004 von einer breiten Branchenöffentlichkeit bestätigt.

Diese Privatgüterwagen werden von privatwirtschaftlichen Gesellschaften entwickelt, gebaut und finanziert. Die private Finanzierung von Verkehrsmitteln im Schienengüterverkehr ist hier bereits verwirklicht. Die mehr als 130-jährige Investitions- und Risikopartnerschaft zwischen Vermietern, Verladern und den Bahnen kann getrost als eine der ältesten Public-Private-Partnerships bezeichnet werden.

Einen großen Anteil der Privatgüterwagen bilden die Kesselwagen für den Transport von Gefahrgütern gemäß RID. In diesem Zusammenhang leistet die P-Wagen-Branche einen wesentlichen Beitrag zur Sicherheit im Güterverkehr. Nahezu alle Kesselwagen zum Transport gefährlicher Güter werden von privaten Haltern gestellt, deren Betrieb zu einer steten Beachtung und Fortentwicklung der Sicherheitsvorschriften verpflichtet. Die Halter von Privatgüterwagen haben dadurch die Technik des Gefahrgutwagens über die Jahre entscheidend vorangetrieben.

Die meisten P-Wagen sind Eigentum von Vermietgesellschaften und nicht der Verloader, die diese Wagen nutzen. Die Vermieter sind in der Lage, die Wagen über die Lebensdauer besser auszulasten als die Bahnen, weil sie den gesamten europäischen Markt kennen und bedienen sowie flexibler auf Verloaderwünsche eingehen können. Mit Hunderten verschiedener Wagentypen, die speziell auf die Transportbedürfnisse der Verloader zugeschnitten

sind, können deren Anforderungen erfüllt werden. Neben den bereits erwähnten Kesselwagen weist auch die Zahl der sonstigen Gattungen von P-Wagen wie Großraumgüterwagen, Autotransporter, Wagen des kombinierten Ladungsverkehrs und Kühlwagen in den letzten Jahren eine erhebliche Steigerung auf. Die Gründe für diese Entwicklung finden sich in der Innovationsfreudigkeit unserer Branche und unserer Nähe zum Kunden. Als weiteres Plus möchte ich das Spezialwissen anführen, mit dem wir unseren Kunden gerne zur Seite stehen.

Den Bahnen steht damit ein Wagenpark zur Verfügung, der keine Investitionsmittel bindet, zu meist keinen Unterhaltungsaufwand erfordert und für den sie kein langfristiges Beschäftigungsrisiko trägt. Die Vermieter befreien also alle am Transport entsprechender Produkte interessierten Parteien (Verlader, Bahnen, Spediteure) von der Beschaffung und dem Betrieb solcher Wagen.

Die privaten Wagenhalter tragen über das Risiko der Nichtbeschäftigung hinaus die vollen Risiken der Änderung von rechtlichen und technischen Rahmenbedingungen sowie des technischen Fortschritts.

Zudem haben P-Wagen eine große wirtschaftliche Bedeutung, denn mehr als ein Viertel aller Güterwagen in Europa sind P-Wagen. In der EU wird mit diesen Wagen fast die Hälfte der Verkehrsleistung im Schienengüterverkehr erbracht. Diese sichtbare höhere Produktivität lässt sich vor allem damit erklären, dass die vollkommene Fokussierung der Nur-Halter auf die wirtschaftlichen Rahmenbedingungen des Wagens eine dauerhafte Dynamik der Effizienzverbesserung fördert. Von den Wagen hängen außerdem Arbeitsplätze ab in der Waggonbauindustrie, den Reparaturwerken, den Vermietgesellschaften, der Transportbranche und der verladenden Wirtschaft.

Erfolgreich kann in unserem Geschäft nur der sein, der sowohl die Anforderungen der Ver lader als auch die Möglichkeiten des Systems Schiene

miteinander in Einklang bringen und die inhärente Komplexität managen kann. Wenn diese Parameter aus der Sicht des Verladers stimmen, wird er seine Güter über die Schiene befördern. Wenn diese Parameter nicht stimmen, werden die Güter auf der Straße oder anderen Verkehrsträgern transportiert. Ohne die Innovationskraft der P-Wagen-Halter, ohne ihre Bereitschaft, hohe Beiträge zu investieren und damit wirtschaftliches Risiko zu übernehmen, könnten viele Güter überhaupt nicht mehr auf der Schiene transportiert werden und das Verhältnis zur Straße wäre noch unausgewogener als es ohnehin schon ist.

Durch die hohe Auslastung des P-Wagenparks entsteht auch ein hohes Frachtaufkommen für die Bahn. P-Wagenhalter sind also außerdem sehr effektive Akquisiteure für die Bahn. Ein Faktum, das leider von den Betroffenen oft und gerne vergessen wird.

EU-Bestrebungen im Eisenbahnsektor

Die Unternehmen unserer Branche sind direkt mit dem Schienengüterverkehr verbunden. Daher hängt unser wirtschaftlicher Erfolg entscheidend auch von der Verfassung der Bahn und dem Gelingen der von der EU initiierten Strukturreform zusammen. Die großen Fortschritte bei der Liberalisierung und bei der Harmonisierung der technischen und operativen Bedingungen erkennen wir an. Die UIP hat in der Vergangenheit bedingungslos die Bahnreform unterstützt und wird auch in Zukunft alle Maßnahmen der EU befürworten, die die Wettbewerbsfähigkeit des Schienenbereichs stärken.

Wir P-Wagenhalter betrachten uns als festen Bestandteil des Systems Schiene. Unsere Bemühungen um die Verbesserung des Schienengüterverkehrs laufen daher parallel mit denen der anderen Stakeholder aus Wirtschaft, Industrie und Politik. Zur Erreichung unserer gemeinsamen Ziele möchten

wir gerne unsere jahrzehntelangen Erfahrungen aus unserer geschäftlichen Praxis als Beitrag einbringen. Deswegen werden wir bei aller Begeisterung für die Liberalisierung immer wieder auch die Stimme erheben, wo die Einhaltung fairer Wettbewerbsregeln bzw. das Entstehen einer Wettbewerbslandschaft per se in Gefahr ist.

Zwar hat der EU-Kommissar für Verkehr, Jacques Barrot, bei der Eröffnung der Europäischen Eisenbahnagentur vorsichtigen Optimismus verbreitet, als er eine Erhöhung des Schienengüterverkehrs im Jahre 2004 um 3,5 % bekannt gab. Doch die rückläufigen Zahlen des Schienengüterverkehrs in der ersten Jahreshälfte 2005 waren ihm offensichtlich noch nicht bekannt. Folgende Punkte weisen auf den Handlungsbedarf hin, den wir nach wie vor sehen, denn Tatsache ist leider:

- ... dass der Anteil der Bahn am Güterverkehr bei 8 % stagniert,
- ... dass die Wettbewerbsverzerrungen zwischen den Verkehrsträgern, insbesondere zwischen Schiene und Straße, trotz der Politik der EU hinsichtlich Steuern, Abgaben, Wegekosten bislang nicht entscheidend vermindert wurden,
- ... dass auch der schieneninterne Traktionswettbewerb europaweit nicht in der Weise zunimmt, dass die gesamte Schienentransportleistung und damit auch die Nutzung der P-Wagen weiterhin spürbar verbessert würde.

Wir würden gerne die Fragen der Qualitätssicherung abermals aufnehmen, die in der Diskussion um das 3. Eisenbahnpaket erörtert wurden. Dahingehend setzen wir unsere Hoffnung jetzt auf die Bemühungen der EVU und der Infrastrukturbetreiber, ernsthaft die Qualität ihrer Dienstleistung für den Kunden im Hinblick auf Zuverlässigkeit, Pünktlichkeit und Qualität der Information zu verbessern.

Wir geben, obwohl es mitunter schwer fällt, nicht die Hoffnung auf, dass die EVU im Laufe der Zeit besser in der Lage sein werden, mit den anderen Verkehrsträgern im Wettbewerb zu bestehen. Doch um gegenüber der Straße wettbewerbsfähig sein zu können, sind weitere erhebliche Anstrengungen der Eisenbahn und der Infrastruktur erforderlich. Ich will

nur den Ausbau des Schienennetzes, die Förderung von Anschlussgleisen, die Bereitstellung günstiger Trassen und die Trennung von Personen- und Güterverkehr nennen. Dies sind Punkte, die die Halter von P-Wagen hautnah berühren.

Das Schienenverkehrssystem wird P-Wagen erst dann mit größtmöglicher Effizienz einsetzen können, wenn P-Wagen europaweit in nennenswertem Umfang von allen EVU in einem transparenten, fairen, das heißt nicht diskriminierenden und anpassungsfähigen Verwendungsregime genutzt werden können.

P-Wagen-Halter sind in der Regel keine EVU. Daher stehen sie nicht im Wettbewerb zu den EVU. Für die UIP steht eindeutig Partnerschaft mit allen Bahnen im Vordergrund. Grundvoraussetzung einer solchen Partnerschaft ist allerdings die Gleichbehandlung von Bahnwagen und P-Wagen wie sie jetzt rechtlich im neuen COTIF verwirklicht wird.

Doch nicht nur die rechtliche, auch die wirtschaftliche Gleichbehandlung von Bahn- und P-Wagen ist unabdingbar. Dies bedeutet für uns in erster Linie ein Ende des Diskriminierungspotentials bei u.a. Frachten für Leerläufen, hier im Besonderen der Werkstattläufe, Ersatzteilservice und Unterwegsreparaturen. Die gemeinsamen Bestrebungen der Halter von P-Wagen und Bahnwagen müssen dahin gehen, die Produktivität des Schienengüterverkehrs und seine Attraktivität für den Verloader ständig und vor allem gesamthaft zu steigern.

Die besondere Stärke und das größte Entwicklungspotential der Bahnen liegen im grenzüberschreitenden Frachtverkehr über lange Strecken. Der Beitritt der neuen EU-Länder und die damit verbundene Zunahme von Transporten über größere Entfernungen müssten daher der Schiene spürbare Vorteile bringen.

Dem stehen jedoch die immer noch beträchtlichen und ungelösten Schwierigkeiten im grenzüberschreitenden Güterverkehr entgegen, die Ihnen hinlänglich bekannt sind. Für P-Wagenhalter bedeuten diese tägliche Probleme, angefangen von einem in einem anderen EU-Land benötigten Ersatz-

teil bis zum Mangel an gegenseitiger Anerkennung von Werkstätten, Sachverständigen, Prüfungen und Betriebszulassungen – obwohl letztere im engen Zusammenhang mit den vier verbrieften EU-Grundfreiheiten steht.

Wenn, wie die EU-Kommission annimmt, der Verkehr in der EU sich bis 2010 verdoppelt, wird die Schiene nur dann eine Chance haben, an dieser Entwicklung zu partizipieren, wenn es gelingt, den europäischen Schienenmarkt total zu öffnen und die völlige Interoperabilität des rollenden Materials in technischer, operationeller aber auch in rechtlicher Hinsicht durchzusetzen.

Schlussfolgerungen und Überleitung zu anschließenden Beiträgen

P-Wagen sind per se international ausgerichtet. Ihre Verwendungsbedingungen müssen daher einheitlich und europaweit geregelt werden, wenn ihre Effizienz nicht beträchtlich gemindert werden soll. Vergessen wir daher nicht, dass erst der Zugriff auf eine europaweit verfügbare „neutrale“ Wagenflotte den neuen privaten EVU erlaubt, im Wettbewerb mit marktbeherrschenden Unternehmen zu bestehen. Demnach sollte die Schaffung von Rahmenbedingungen für die Verwendung von Güterwagen im Interesse des gesamten Sektors sein, um ihre höchstmögliche Effizienz in Europa zu garantieren.

Seit rund drei Jahren stehen wir in einem konstruktiven Dialog mit den Bahnen, um einheitliche Verwendungsbedingungen zu schaffen, die das mit dem neuen COTIF nun wegfallenden alte System ablösen werden. Wir sind nahe am Ziel einer grundsätzlichen Einigung, die mit größtem Interesse von Kunden und Kapitalgebern verfolgt wird. Noch ist jedoch nicht geklärt, wie diese neuen Regeln in Kraft gesetzt werden können, so dass sie reibungslos das alte System ablösen. Unklar ist auch, ob diese neuen Regeln die erhoffte positive Wirkung entfalten werden, wenn sie lediglich auf vertraglichen Grundlagen beruhen. Das kann letztlich nur erreicht werden, wenn diese europaweit von allen

am Schienengüterverkehr Beteiligten akzeptiert werden. Schließlich bleibt festzulegen, wie dieses Vertragswerk kontinuierlich und flexibel an die Marktbedingungen angepasst werden kann.

Bewähren sich die neuen Verwendungsbedingungen in der Praxis, werden wir alle gewinnen: die Verloader durch weiterhin verlässliche Transportbedingungen, die Schiene durch die verbesserte Nutzung ihrer Kapazitäten und strukturellen Vorteilen, die Straße und damit die Umwelt durch weniger Belastung und letztlich der P-Wagen-Sektor durch Anreize für weitere Investitionen.

Die Paneldiskussionen werden sich darauf konzentrieren, wie die Erwartungen von Kunden und Haltern in die Praxis umgesetzt werden können. Ihre Erkenntnisse sollen dazu nützliche Anhaltspunkte vermitteln und zur weiteren Diskussion beitragen.

Ein Kollateraleffekt wird hoffentlich auch sein, einen Denkprozess innerhalb der GD TREN in Gang zu bringen, wie die bislang schwache Stellung des „independent wagon keeper“ in der EU-Gesetzgebung gestärkt werden kann. Die exklusive Aufgabenteilung im Schienenbetrieb zwischen EVU und Infrastrukturbetreiber entspricht der Denkweise des Vorliberalismus, wird aber der Rolle des Wagenhalters nicht mehr gerecht.

Wir hoffen, Ihnen im Laufe dieser Veranstaltung mehr Informationen zu geben über die Stärken und Schwächen der neuen Rahmenbedingungen. Die nachfolgenden Darstellungen aus der Sicht eines P-Wagenhalters, eines bedeutenden Verladeters und eines Eisenbahnverkehrsunternehmens werden sicherlich zum Verständnis hilfreich sein und gleichfalls ein notwendiges Problembewusstsein erzeugen. Ich hoffe inständig, dass diese Veranstaltung dazu beitragen kann, dass der gesamte Eisenbahnsektor sich den Herausforderungen des Transportmarktes stellt und den Marktanteil der Schiene in Zukunft deutlich steigern kann.

Danke für Ihre Aufmerksamkeit.

I. Preamble by the Chairman

2005 was a decisive year for the UIP and very rich in work not only to consolidate but also to reinforce its growing role in a Europe which is still in expansion both in size and in transport techniques.

The successful EU liberalisation policy has led to cross-border competition now existing between the traditional state railways and the new private railway undertakings, and also to remarkable progress in technical harmonisation in the form of compulsory technical specifications (TSI) promoted by the new European Railway Agency. This has very strong chances of becoming a recognised supranational contact in the rail sphere. These factors greatly contribute to developing an environment economically favourable to private wagons.

The installation of framework conditions as a consequence of contractual freedom, now also valid in the rail sector, means at the same time the end for freight wagons of conditions for use dictated by the state railways by means of the UIC leaflets and the reciprocal exchange system (RIV).

However, these changes, unreservedly supported by the UIP, imply the necessity for the operator of private freight wagons to conclude, after the expiration of the UIC system, conditions for the use of its wagons with each rail transport undertaking which wishes to use them in Europe.

Of course, economically this has no sense, all the more so in that in the new rail freight market the balance of force between the actors is not yet in equilibrium and the state monopolies continue to exist. This is why, to promote the private wagon sector, general conditions of use valid all over Europe, which guarantee unrestricted use of private freight wagons must be arrived at.

This is the condition *sine qua non* for the private wagon sector to be able to play its role of locomotive in the expansion of rail and maintain its extraordinary efficiency.

It must nevertheless not be forgotten that threats are still hanging over the private freight wagon keepers. Thus, for example, it should be noted that when new wagons are built and particularly for



those offering specialised types of wagons, an increasing amount of know-how and variety in offers is being lost because of shutdowns; this threatens the sector's capacity for innovation.

To this is added the strong increase in prices of raw materials whose costs, for example, it is difficult to add on to the rental rates.

In addition, the efficient availability of private freight wagons is an activity which requires a lot of capital and which is slowly amortised. In these circumstances, reliable framework conditions for the use of wagons are unavoidable to maintain the private economy's capacity for innovation.

At the end of 2005, by laborious negotiations sometimes saved at the price of abandoning positions which had become dear, the UIP succeeded in reaching the opening towards solid framework conditions with the UIC and ERFA. The GCU (General Contract of Use) based on the GUC (General Uniform Conditions) submitted by the UIP in 2003 was born.

In the name of the associations, I should like at this point to express my deepest gratitude to the UIP groups of negotiators. Together with the Management Committee and the Directors' Committee, they have gone a long way and obtained a complete success for the sector. We must also particularly thank the General Secretariat, without whose constant devo-

tion and communication efforts the indispensable internal and external compromises would only have been obtained with great difficulty.

Several stumbling blocks will still occupy the UIP and its partners in the contract in 2006: the smooth entry into force of the GCU in the middle of the year, the signature – which we hope will be massive – of all the actors concerned of the new contract and finally the functioning of the GCU management confronted with day-to-day reality.

On this occasion, I should also like to address my thanks to the “Land Transport” Directorate of GD TREN and its efficient encouragements to which the negotiators perhaps owe the decisive motivations, which allowed them to conclude the negotiations.

The Workshop organised by GD TREN in autumn 2005 on the special problems of freight wagon keepers independent from the RUs allowed the UIP to affirm its position in the changed legal environment of rail transport and to make the independent keeper known to a wide European professional public as a responsible actor with his own sphere of responsibility.

It is with great interest and active collaboration that the UIP will follow the work of GD TREN during 2006 with a view to securing the position of the independent wagon keeper and the recognition of his own responsibilities in the EU legislation. Here, care must be taken first for there to be a clear separation between on the one hand the keeper and the owner and on the other hand the user/renter, and secondly a clear definition and a professionally equitable limit for the keeper's liability for his wagons in rail traffic.

It must however not be forgotten in this review of the past year that it was not possible to decisively stop the dramatic decline in rail traffic in

2005. For a perceptible transfer in the modal distribution in favour of rail, we still need

- efficient RUs capable of competing between themselves for traction and to activate the advantages of their systems
- investments which stop the decline in infrastructure and which give a chance to single wagon and wagon group traffic
- structural decisions for orientation like for example the dissociation of freight and passenger traffic.

A contribution by the UIP in this context would, after the conclusion of the negotiations on the GCU, be to develop in the joint forum planned with the UIC and ERFA, the “Joint GCU Committee”, and beyond everything that separates them, a joint strategy to reinforce rail freight transport and thereby the rail which carries it.

To master the tasks which await us, it will be unavoidable to analyse the structure of the UIP in the years to come. If the UIP wants to continue to play its role on the international and national levels, it must adapt itself to the change in its missions in the European environment. This also means re-thinking the good old division of tasks between the UIP and the national associations and adjusting it to the new levels of decision. This will be the mission of all the UIP bodies and the national associations to develop joint ideas together and to apply them with the circumspection but also the firmness, which are necessary.

The active collaboration of all the members of the UIP will be of capital importance if we wish to end 2006 with the same success.

The Chairman:
Dr Heiko Fischer

II. Report about UIP activities

Introduction

As during the previous year, in 2005 the negotiations with UIC/ERFA to establish a new legal framework for the use of freight wagons and the EU harmonisation work to establish technical specifications (TSI) were at the heart of the UIP's preoccupations.

The initiative set up in 2003 by the UIP to establish minimum conditions for the use of freight wagons (GCU) on the European scale led to the emergence of an agreement on a General Contract for Use (GCU) at the end of October, after intensive discussions with UIC/ERFA.

The Workshop organised by the EU on 26 October on "the priority problems of independent wagon keepers" turned out to be a strong motivation for the negotiators to resume their negotiations. In fact, on 25 October a breakthrough occurred which allowed the negotiations on the main text to be concluded almost at the end of the year. In addition, the transposition of the contract and its operation in practice were discussed. In particular the drafting of Appendix 8 of the GCU (Rules for the application and the development of the GCU) turned out to be a source of divergent interests whose harmonisation took a large part of the first half of 2006.

The EU Workshop on 26 October allowed the UIP to put its point of view to the wider public of the rail world in three working groups: "assuring the quality and integrity of the wagons", "conditions of use" and "the insurance issue".

In its conclusions, the EU (GDTREN) fully recognised the importance of the GCU and pressed all the actors concerned to participate at the European level. The role of wagon keeper, independent from the RUs, was for the first time clearly acknowledged and its integration in community law included in the EU actions scheduled for 2006. In addition, the necessity to settle the transition period between the entry into force of important EU legislation on interoperability and safety and that of the GCU by transitory measures was stressed. This will be discussed at the beginning of 2006 in several working groups.

The work undertaken this year by the ERA working groups has opened a new field of activity in which the UIP had to make a responsible contribution. In all, eight experts accomplished intensive work, which is still continuing in 2006

European Union

At the end of the year, the EU reached political agreement on the third rail package presented the previous year. The proposal for quality regulations for rail freight transport, which the UIP had supported in view of the enormous importance for its members of the quality of the rail freight transport service, was not maintained in the package. The measures taken concern the opening of the market for international passenger transport until 2010, the protection of passengers in the event of delays and the certification of locomotive drivers.

In 2005, the European Rail Traffic Management System ERTMS accomplished decisive progress. Its development at the European level led to a unification of numerous signalling systems existing at one and the same time. This accordingly represents an important step towards the improvement of quality in the rail sector.

The European Railway Agency (ERA) began its work in the middle of the year and very rapidly became completely operational. It is with great satisfaction that the UIP learned that an employee of a member company had joined the ERA body of experts.

At the end of December, two new TSIs in the conventional rail transport field have been adopted: they concern noise generated by rolling stock and the application of telematics for freight transport.

31 December 2005 was the cut-off date for the transposition of the first measures of the second rail package, that is, the opening of international freight services to competition on the entire rail network. However, only one-third of the member States have fulfilled their obligations.

European Railway Agency

The European Railway Agency was created by Regulation 881/2004, which describes its tasks, organisation and methods of work.

The work of the Agency consists of reducing the existing gaps between the various member States' networks and introducing common standards and policy which ensure interoperability of the rail system.

The Agency, which has no regulatory power, transmits to the European Commission opinions and recommendations which are, in compliance with the safety and interoperability directives, transformed into decisions applicable in the member States.

The work of the Agency follows the track traced by the AEIF and the TSIs prepared by the AEIF.

As the organisation representative of wagon owners, the UIP has been invited to participate in three working group, that is:

- WG 6-I – Safety certification
- WG 14 – Certification of maintenance workshops
- WG 15 – Registration of rail rolling stock.

Safety certification

The purpose of this group is to prepare and propose recommendations for the European Commission on common safety methods (CSM), common safety targets (CST) and the harmonised format of the safety certificate delivered by national authorities (NSA) to railway undertakings.

Our participation in this group is purely for information and for consultation, since it deals with the safety developments contained in Directive 2004/49 EC. However, we must ensure that the railways' future safety regulations do not entail more liability "on wagon owners' shoulders".

Maintenance workshop certification

The UIP is involved in this working group on two counts:

- As wagon owners, to ensure that we will be able to dispose of repair workshops providing us with quality, reliability and a high technical level all over Europe.
- As association grouping repair workshops in certain countries to participate, with the European and national authorities, in the development of the future certification system.

Our experts have proposed a certification referential which is used as a basis for this WG's work.

Vehicle registration

This working group must prepare and recommend to the Commission a standard format for vehicle registration in compliance with Article 14 of Directives 96/48 EC and 2001/16/EC.

The specifications must include the contents, form of data and technical and functional architecture of the files, together with the method of proceeding and the rules for updating and consulting the file.

For the time being, the group has finished the contents of the file, which will contain 13 items of data. The architecture of the file has still to be constructed and the common formats found.

For the UIP members, this group is very important and the work is followed by two of our experts, one of whom is Geoffrey Pratt, who thus ensures liaison with the work effected in the Telematics TSI and the SEDP working group.

UIP Commission and UIC/UIP Joint Meeting

As usual, the UIP Commission met the previous evening to prepare the Joint Meeting the following day.

The UIC/UIP Joint Meeting was held on 3 June 2005 in Paris with the participation of ERFA representatives for the first time.

As at the 2004 meeting, the central theme was the future general conditions of use of wagons (GCU) and in particular the problems relating to damage caused to and by wagons.

No agreement was reached. Even worse, the UIC announced a unilateral adoption of the contract but this decision was withdrawn during the negotiations which followed.

Infrastructure Committee

For its sixth year, the Infrastructure Committee held its two annual meetings in Paris, with a majority of national associations attending.

In view of the evolution of the European rail environment planned for 2006 with the new COTIF, the publication of the interoperability technical specifications and the preparation of the GCU, a large part of these meetings was devoted to the technical questions connected with this.

At these meetings, the participation of the Chairman of the UIP Commission, the Secretary General of our association and the Chairman of the UIC/UIP legal and administrative group should be noted, allowing us to have a better understanding of current problems and as a result to look for common proposals.

It was also decided to create a UIP Maintenance Working Group, led by G. Pratt, in order to make proposals following the conclusions of the meeting with GD TREN and the various rail actors, including the national authorities, held on 26 October.

Among the subjects, the WG is studying a referential for the management of the maintenance and safety of wagons, intended for keepers with wagons not having safety certificates.

Finally, and in view of the significant contribution by the various UIP experts in working groups,

in particular ERA and COTIF, it was hoped that everyone could attend the Committee meetings.

At the Committee meetings, the questions relating to the following items were discussed:

- The GCU: the experts presented the progress in the work, in particular relating to Annexes 4, 7, 9, 10, 11 and 12 and provided explanations, which allowed an exchange of ideas with the purpose of consolidating the UIP positions.
- European rail interoperability and safety, with the introduction and work of the European Railway Agency (ERA).

UIP experts participated in the main WG, including the national vehicle register, the certification of rail maintenance workshops, safety.

For the certification of the workshops, it should be noted that the draft referential prepared by the AFWP was supported by the UIP and should allow work to be accelerated while taking into account the specificity and requirements relating to freight wagons.

The Committee will be attentive to the publication of the interoperability TSIs, which should occur during the first quarter of 2005, and regarding which many points have not been settled. It must not be forgotten that they enter into force six months after their publication.

- The reduction of rail noise, the conditions of the introduction of K and LL brake blocks are known and can be consulted on the UIC website.

The introduction of LL brake blocks on existing wagons, in conditions to be specified, now seems unavoidable.

It is nevertheless stressed that all the configurations concerning freight wagons have not yet been checked, in particular for wagons equipped with wheelsets whose wheels have a diameter less than or equal

to 840 mm, and that an inventory of the non-verified configurations would have to be made.

For these various questions the situation in the various countries represented on the committee is regularly discussed, in particular those concerning the creation of a national authority and the implementation of transitory arrangements.

It was noted that since the reorganisation of the UIC Research and Development Commission, the UIP now has few contacts and in certain fields a lack of information on current work. UIP membership of the UIC for the technical part had at one time been mentioned.

Finally, and taking into account the new wagon environment, it would perhaps be useful for the UIP to query or even redefine the Infrastructure Committee's terms of reference.

Superstructure Committee

The Superstructure Committee met twice in 2005 in Hamburg under its chairman, Rainer Kogelheide, KVG.

Naturally, the accompanying of the legal commissions concerning dangerous products was again an essential task for the committee this year. The work themes were:

- Protection against overriding
- Detection of derailments.

However, other less significant themes but which are important for day-to-day work were also on the agenda. The following should be mentioned:

- Determination of tank capacity
- Application of the special TE and TC conditions
- Marking requirement on tank tables and plates.

Likewise, the subject originally initiated by the UIP of the reciprocal recognition of tank experts occupied the committee. Here it must nevertheless be pointed out that besides the positive operational

experience observed, Switzerland blocked freedom of choice at the last RID technical committee meeting by claiming the principle of territoriality. True reciprocal recognition will thereby not occur until after 2009 with the European harmonisation planned in the adaptation of the TPED rules.

The accompanying of the introduction of the TPED directive for mobile pressurised equipment also occupied the committee. However, given the long transition periods, there is no experience available as yet.

The form already mentioned for air/water-tight equipment has been prepared and is at present available on and can be downloaded from the UIP website. However, there is no further question for the time being of continuing to work on the homogenisation of documents since, in the members' opinion, these requirements are sufficiently met at the national or even company level.

The committee also accompanied the activities of the CEFIC RailTech working group which temporarily ended its work on a SQAS workshop module in 2005. The document can be downloaded from the CEFIC website. In the same way, a checklist for intermediary wagon inspection and documentation to accompany wagons have been prepared. They are also in a test phase and may be agreed bilaterally between rental company and renting entity.

UIP "Legal Questions" Committee

The representatives of the UIP legal group, supported by commercial and technical experts, met with UIC and ERFA representatives seven times in all. As during the previous year, the vice chairman of the UIP, Gernot Schwayer, led the UIP delegation, in close co-ordination with the Management Committee.

In addition, the UIP experts met during half a dozen internal meetings to study the UIP's negotiation position.

Furthermore, by numerous papers, the legal group supported the UIP's positions on important points and thus made a large contribution to the success of the EU Workshop on 26 October on the wagon keeper's problems.

III. The internal life of UIP

Annual general meeting

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

- The minutes of the general meeting of 30 September 2004 in Wiesbaden were unanimously approved.
- The 55th management report – covering the 2004 financial year – was approved.
- The auditors submitted the 2004 report. The general meeting thanked the auditors for the work effected.
- The general meeting approved the accounts and balance sheet for 2004.
- The general meeting gave release to the Directors' Committee for its management.
- The general meeting reappointed Messrs Xavier Ducluzeau (Ermewa) and Henning Traumann (VPI) as auditors for the 2005 financial year.
- The member associations elected the following delegates to the Directors' Committee for 2005/2006:

Austria	Mr G. Schwyer
Belgium	Mr V. Bourgois
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 D. van Riel
Poland	Mr I. Gójski
Romania	Mr N. Morar
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 2006.
- Determination of the subscription for 2006: the basic amount and the share per 100 wagons remain unchanged.
- In 2006, the general meeting will take place on 29 September in Naples.

Directors' Committee

In 2005 the Directors' Committee met on 18 March in Zurich and 30 September in Bratislava to prepare the annual general meeting and the constitution of the committee.

New Directors' Committee

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

Management Committee

The Management Committee met three times in 2005. The meetings were held on 17 March in Zurich, 21 July in Hamburg and 30 September in Bratislava.

Commission

The UIP Commission met on 2 June in Paris. 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 3 June in Paris.

Committees

In 2005, the main UIP committees respectively met:

“Infrastructure”: on 14 April and 24 November in Paris;

“Superstructure”: on 19 April and 16 November in Hamburg.

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. Outstanding Issues for Independent Wagon Keepers

Opening speech by Dr Heiko Fischer, President of the UIP, at the UIP Workshop on 26 October 2005

Ladies and Gentlemen,

I would like to thank the European Commission and in particular Messrs Grillo-Pasquarelli, Vinois and Scherp for their support in the realisation of this workshop. I am very happy to have the possibility of discussing the essential points for the use of freight wagons with which the independent wagon keepers or simply wagon keepers, that is, wagons keepers which are not at the same time RUs, are faced in the European Union.

In the legal context which is now taking shape, the wagon keeper appears as an important new actor at the sides of the RUs and infrastructure managers. We hope that its legal position will be anchored not only in the new COTIF but also increasingly in European law that has not yet taken much account of the keeper's interests. Which in our opinion is necessary.

We consider this workshop as the continuation of the work of the Rail Market Monitoring Scheme (RMMS) by which for some time the Transport and Energy General Directorate gives information on the development of the rail market. As you know, European directive 91/440 as amended expressly invites the Commission to observe and analyse the technical and economic conditions of the European rail market in collaboration with the actors in the sector and the representatives of member States. This widens the framework of this meeting well beyond the discussion at present being held on the future General Conditions of Use of freight wagons. This is why we do not clearly understand the reticence of several representatives of the industry when this workshop was under preparation.

The P wagon sector

It is common to say that rail freight transport is not possible without freight wagons. I therefore suppose that in the meantime it is well known that a large part of freight transport is effected in private freight wagons, known as P wagons. This was confirmed the last time at the UIP Congress in Wiesbaden on 1 October 2004 before the sector's general public.

These private freight wagons are developed, built and financed by private companies. The private financing of transport means in rail transport has already been effected in this sector. The partnership of investment and risk which has lasted for over 130 years between wagon rental companies, shippers and the railways can certainly be described as the oldest partnership between the private sector and the public sector.

A large part of the private freight wagons is constituted by tank wagons for the transport of dangerous products according to the RID. In this context, the P wagons make a major contribution to safety in freight transport. Almost all the tank wagons for the transport of dangerous products are made available by private keepers whose activity obliges them constantly to observe new developments and safety directives. This is how private freight wagon keepers have caused the technique for wagons for dangerous products to develop decisively over the years.

The majority of P wagons belong to rental companies and not to the shippers which use these wagons. The rental companies are in a better position to operate the wagons over the whole of their lifetime than the railways, because they know and serve all the European market and can meet shippers' needs in a more flexible manner. Owing to the hundreds of different types of wagons made to measure for shippers' transport needs, their requirements can be satisfied. Besides the tank wagons already mentioned, the number of other private wagon specialities, like great capacity wagons, car carriers, wagons

for combined transport and refrigerated wagons has shown a considerable increase over the past few years. The reasons for this development are to be found in the innovative spirit of our branch and our proximity to customers. I should also like to mention the other plus represented by the special knowledge with which we always support our customers.

This is how the railways always have at their disposal a fleet of wagons which does not require any investment, for the most part does not require them to pay for any maintenance and for which they do not bear any long-term occupation risk. Therefore, the rental company frees all the parties involved in the transport of a given product (shipper, railways, forwarding agents) from the purchase and operation of such wagons.

In addition to the risk of non-occupation, private wagon keepers bear all the risks of change in the legal and technical standard conditions and technical progress.

Furthermore, P wagons have a big economic significance since over a quarter of all freight wagons in Europe are P wagons. In the EU, nearly one-half of rail freight transport is effected with these wagons. This visibly higher productivity is explained by the fact that the person who is only the keeper and who is fully concentrated on the economic context conditions must have a constant dynamic of increase in efficiency. In addition, numerous working places depend on these wagons in the wagon building industry, the repair workshops, the rental companies, the transport and loading sectors.

In our line of business, only the person who can harmonise shippers' requirements with the possibilities of the rail system and manage its inherent complexity can succeed. When these parameters are adequate for the shipper, the goods are transported by rail. If the parameters are not adequate, the goods are transported by road or by another means of transport. Without the P wagon keepers' power of innovation, without their disposition to invest large sums of money and thus to take the economic risk, many goods could not be transported by rail at all

and the ratio with road would be even more unbalanced than it is already.

The intensive operation of the P wagon fleet also brings a marked increase in freight transport for the railways. In this way, P wagon keepers are very efficient buyers for the railways. A fact which is unfortunately often forgotten by those concerned.

The EU efforts in the rail field

The firms in our sector are directly connected with rail freight transport. This is why our economic success depends to a decisive extent on the disposition of the railways and the success of the structural reforms initiated by the EU. We recognise the big progress obtained by the liberalisation and harmonisation of the technical and operational conditions. In the past, the UIP has unreservedly supported the reform of the railways and in the future also it will pronounce itself in favour of all the EU measures which reinforce competition in the rail field.

We, the P wagon keepers, consider ourselves an integral part of the rail system. This is why our efforts to improve rail freight transport are parallel to those of the other actors in the economy, industry and politics. To reach our common goal, we are ready to contribute the decades of experience in business. This is why although we are enthusiastic supporters of liberalisation we will always raise our voice wherever the preservation of equitable rules for competition or the implementation of an inherently competitive environment are jeopardised.

Certainly, on the opening of the European Rail Agency, the European Transport Commissioner, Jacques Barrot, expressed a prudent optimism by announcing a 3.5% increase in rail freight transport in 2004. Apparently, he did not yet know the figures for the drop in rail freight transport in the first half of 2005. The following points show the need for actions which we are still and always observing, since the facts are unfortunately:

- ... that the share of rail freight transport stagnates at around 8%

- ... that it has still not been possible for the distortions between transport modes, particularly between rail and road, to be significantly reduced, in spite of the EU policy for taxation, taxes, road tax

- ... that the competition within traction between the railways is not developing at the European level in such a way that rail transport service as a whole and with it use of P wagons would be noticeably improved.

We would like to return again to the questions of quality assurance, which were raised during the discussions on the 3rd rail package. In doing this, we hope that the efforts of the RUs and the infrastructure managers will now bear on a serious improvement of the quality of their services to customers concerning reliability, punctuality and the quality of information.

Although this is sometimes difficult, we do not abandon the hope that in time, the RUs will be in a better position to compete with the other means of transport. However, to be able to be competitive with regard to road, considerable efforts by the railways and infrastructure managers are indispensable. I only want to mention the improvement of the rail network, the development of sidings, the availability of more advantageous corridors and the separation of freight and passenger transport. These are the points that closely concern P wagon keepers.

The rail transport system can only use P wagons with the greatest efficiency all over Europe when they have a transparent and equitable, that is, non-discriminatory, regime for their use by all the RUs.

As a general rule, P wagon keepers are not the RUs. This is why they are not in competition with the RUs. For the UIP, partnership with the RUs

is clearly in the foreground. But the basic condition for such a partnership is equal treatment for railway owned wagons and P wagons, as will be legally effected in the new COTIF.

However, equal treatment, not only legal but also economic, of railway owned and P wagons is indispensable. This means for us in the first place the end of discrimination potentials, amongst others for empty runs and in this respect particularly for trips to and from workshops, the spare parts service and repairs in transit. The joint efforts of P wagon keepers and railway owned wagon keepers must bear on the increase in the productivity of rail freight transport and the constant development of its attraction for shippers.

The particular strength and the big development potential of railways lies in transborder freight transport over long distances. The entry of new countries into the European Union and the increase in transport over longer distances which this implies should therefore bring appreciable advantages to rail.

However, as you know sufficiently well, considerable unsolved difficulties in transborder rail freight transport are still preventing this. This means daily problems for P wagons, from the need for a spare part in another EU country to the lack of reciprocal recognition of workshops, experts, inspections and operating permission – the latter is inextricably linked with the four fundamental liberties guaranteed by the EU.

If, as the European Commission supposes, transport in the EU doubles between now and 2010, rail will have a chance to participate in this development if they manage to achieve total opening up of the European rail market, and total interoperability of rolling stock in the technical, operational and also legal aspects is realised.

Conclusions and introduction of the following contributions

P wagons are in themselves internationally positioned. This is why their conditions of use must be unified and regulated at the European level if we do not want their efficiency to be considerably diminished. Therefore we must not forget that in the first place it is access to a "neutral" fleet of wagons in the whole of Europe which will allow the new private RUs to survive in competition with the undertakings which dominate the market. As a result, the establishment of standard conditions for the use of freight wagons is in the interest of the whole of the sector in order to guarantee the greatest efficiency in Europe.

For some three years, we have been continuing a constructive dialogue with the railways to draw up the unified conditions of use to succeed the old system which will lapse when the new COTIF comes into force. We are close to the goal of a fundamental agreement which is followed with the greatest interest by customers and capital investors. However, it is not yet clear how these new rules can be put into force to succeed the old system without stumbling blocks. Likewise it is not yet known if these new rules will develop the positive effects hoped for if they only have a contractual basis. In the end, this can only be achieved if they are accepted all over Europe by all the parties involved in rail freight transport. Finally, it has yet to be determined how this contract can be continually and flexibly adapted to market conditions.

If the new conditions of use prove their worth in practice, then we all stand to gain: shippers by conditions of transport which are always reliable, rail by a better use of its capacities and its structural advantages, road – and with road the environment – by the lightening of the load and finally the P wagon sector by attracting new investments.

The discussions of the panels will concentrate on how in practice to transpose customers' and keepers' expectations. Their conclusions must provide useful points of reference and contribute to a later discussion.

We also hope, as a spin-off, to start up a further process of reflection in DG TREN, that is, how to reinforce the status, at present low, of the "independent wagon keeper" in European legislation. The division of tasks in the rail activity exclusively between the RUs and the infrastructure managers corresponds to preliberalisation thinking but does not do justice to the role of the wagon keeper.

During this workshop, we hope to give more information on the strong and weak points of the new framework conditions. The following presentations, prepared from the standpoint of a P wagon keeper, a major shipper and a rail transport undertaking, will certainly help understanding and allow greater awareness of the problem. I strongly hope that this workshop will contribute to the entire rail sector facing up to the challenges of the transport market and be capable of appreciably increasing the share of the rail market in the future.

Thank you for your attention.

Comptes de résultats / Abschluss / Results

Annexe I / Anlage I / Appendix I

	2004	2005
	€	€
I. Recettes / Einnahmen / Receipts		
1. Cotisations / Beiträge / Membership fees	333 692	337 947
2. Autres recettes / Verkauf, Diverses / Other receipts	18 066	71 810
3. Intérêts perçus / Zinsen / Interest received	348	233
4. Produits exceptionnels / Außerordentliche Einnahmen / Extraordinary income	7 709	—
Totaux / Gesamt / Total	359 815	409 990
II. Dépenses / Ausgaben / Expenditure		
Secrétariat Bruxelles / Sekretariat Brüssel / Brussels' Secretariat	341 645	408 102
Totaux / Gesamt / Total	341 645	408 102
Résultat de l'exercice		
Ergebnis des Geschäftsjahres	18 170	1 888
Result for the financial year		

Bilan / Bilanz / Balance sheet

Annexe I / Anlage I / Appendix I

	2004	2005
	€	€
I. Actif / Aktiva / Assets		
Valeurs disponibles / Verfügbare Werte / Available assets		
1. Banque / Bank / Bank	58 718,82	106 817,85
2. Caisse / Barkasse / Cash	19,28	18,73
3. Intérêts, créances / Zinsen, Forderungen / Interest, claims	—	—
4. Garantie locative LOMATFER / Mietgarantie LOMATFER / Rental guarantee LOMATFER	77,57	127,15
5. Divers / Diverses / Various	2 956,55	4 590,96
Totaux / Gesamt / Total	61 772,22	111 554,69
II. Passif / Passiva / Liabilities		
1. Capital / Kapital / Capital	112 567,98	112 567,98
2. Résultats reportés / Übertragenes Ergebnis / Result brought forward	- 85 889,85	- 84 001,52
3. Dettes / Verbindlichkeiten / Debts	35 094,09	82 988,23
Totaux / Gesamt / Total	61 772,22	111 554,69
Résultat de l'exercice		
Ergebnis des Geschäftsjahres	18 169,86	1 888,33
Result for the financial year		

31.12.2005

Wolf D. Gehrman
Secrétaire Général

Rapport des Commissaires aux comptes / Revisorenbericht

Annexe II / Anlage II

À l'intention de l'Assemblée Générale de l'Union Internationale des Wagons Privés

En notre qualité de Commissaires aux comptes et en tant que Vérificateurs de l'UIP, désignés par l'Assemblée Générale du 30 septembre 2005 à Bratislava, nous avons examiné les comptes de l'UIP pour l'exercice 2005 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 2005 se conclut avec un bénéfice de 1 888,33 €.

Voici le détail des recettes et des dépenses :

Cotisations / Mitgliedsbeiträge	
Intérêts / Zinsen	
Autres recettes / Sonstige Einnahmen	
Secrétariat Général / Generalsekretariat	408 102
Bénéfice au 31.12.2005 / Gewinn per 31.12.2005	1 888

Nous avons constaté que la comptabilité est tenue avec exactitude. Nous vous proposons d'approuver les comptes de l'exercice 2005 et de donner quitus à l'administration gérante.

Paris / Hambourg, février 2006

Les Commissaires aux comptes :
signé Henning Traumann signé Xavier Ducluzeau

Zuhanden der Generalversammlung der Internationalen Privatgüterwagen-Union

Als Rechnungsrevisoren und als Revisoren der UIP, bestellt von der Generalversammlung am 30. September 2005 in Bratislava, haben wir die Rechnung für das Geschäftsjahr 2005 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 2005 schließt mit einem Gewinn von 1 888,33 €.

Nachstehend die einzelnen Einnahmen- und Ausgabenposten:

Dépenses / Ausgaben €	Recettes / Einnahmen €
	337 947
	233
	71 810
408 102	
1 888	
409 990	409 990

Wir stellen fest, dass die Buchhaltung sorgfältig geführt ist. Wir beantragen die Genehmigung der Rechnung für das Geschäftsjahr 2005 und Entlastung der Geschäftsführung.

Paris / Hamburg, im Februar 2006

Die Revisoren:
gez. Henning Traumann gez. Xavier Ducluzeau

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 2005 in Bratislava, we have examined the accounts of the International Union of Private Wagons for the 2005 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 2005 financial year closes with a benefit of 1,888.33 €.

Detail of the receipts and expenditure:

	Expenditure	Receipts
	€	€
Membership fees		337,947
Interest		233
Other receipts		71,810
Brussels' General Secretariat	408,102	
Benefit as at 31.12.2005	1,888	
	409,990	409,990

We have noted that the accounts are accurately kept. We propose that you approve the accounts for the 2005 financial year and give release to the management.

Paris / Hamburg, in February 2006

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	48 055
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	4 713
Belgique / Belgien / Belgium LOMATFER – Union Professionnelle des Loueurs de Matériel de Chemin de Fer, 100, avenue du port, B - 1000 Bruxelles	(+32) 3 286 84 30 (+32) 3 218 78 35 chantal.museur@vtg-rail.com	2 000
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	5 624
France / Frankreich / France AFWP – Association Française des Wagons de Particuliers « Le Stratège », 172, rue de la République, F - 92817 Puteaux Cedex	(+33) 1 - 49 07 25 20 (+33) 1 - 49 07 25 21 Webmaster@afwp.asso.fr	42 646
Hongrie / Ungarn / Hungary MVME – Magyar Vasúti Magánkosci Egyesület H - 1037 Budapest, Zay u. 3	(+36) 1 - 368 9614/111 (+36) 1 - 250 6897 mvme@pultrans.hu	1 525
Italie / Italien / Italy ASSOFERR – Associazione Operatori Ferroviari e Intermodali, Via Goberti 60, I - 00185 Roma	(+39) 06 - 44 34 12 34 (+39) 06 - 49 38 45 27 info@assoferr.it	4 063
Pays-Bas / Niederlande / Netherlands NVPNG Nederlandse Vereniging Particuliere Goederenwagens Postbus 284, NL - 3190 AG Hoogvliet Rotterdam	(+31) 10 231 0231 (+31) 10 231 0239 NVPNG@trimodal-europe.nl	2 091
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	6 651
Roumanie / Rumänien / Romania AVP Asociatia Nationala a Detinatorilor de Vagoane Particulare din Romania Str. Plumbuita nr 65, sector 2- Bucuresti	(+40) 22 41 45 41 (+40) 22 41 45 41 nmorar@ermewa.ro	4 000
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	3 379
Slovaquie / Slowakei / Slovakia ZVKV Združenie vlastníkov a prevádzkovateľov súkromných koľajových vozidiel – Jaroslav Miklánek Stanična 7, SK - 91700 Trnava	(+421) 33 - 5923 112 (+421) 33 - 5923 182 zvk@zelos.sk	4 730
Suède / Schweden / Sweden SPF – Svenska Privatvagnföreningen Sövde Gård, SE - 275 96 Sövde	(+46) 416 - 162 66 (+46) 416 - 161 27 info@privatvagnar.com	3 576
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	5 531
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	5 491

Total des wagons P affiliés à l'UIP au 1^{er} janvier 2005

Summe der P-Wagen, die der UIP per 1. Januar 2005 angeschlossen sind

Total number of P wagons affiliated to UIP as per 1 January 2005

144 575

Assemblées générales / Generalversammlungen / Annual General Meetings

			<i>Président</i>	<i>Secrétaire Général</i>
1950	Attisholz	17/18 avril	U. Sieber	W. Kesselring
1951	Attisholz	16 avril	U. Sieber	W. Kesselring
1952	Venise	17 avril		
1953	Carcassonne	28 mai	A. Doucet	W. Kesselring
1954	Bruxelles	15 juin		
1955	Innsbruck	30 juin		
1956	Munich	11 mai	J. Stoclet	W. Kesselring
1957	Rapallo	17 avril		
1958	Lugano	28 mai		
1959	Blois	22 mai	W. Körfgen	W. Kesselring
1960	Vienne	9 juin		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.		R. Janssen
1992	Cannes	1 ^{er} oct.	G. Amblot	R. Janssen
1993	Lugano	14 sept.		
1994	Madrid	21 sept.		
1995	Knokke	20 sept.	J.F. Weerts	R. Janssen
1996	Stockholm	5 sept.		
1997	Prag	4 sept.		
1998	Baden-Baden	1 ^{er} oct.	H. Sikora	W. Gehrman
1999	Herfordshire	24 sept.		
2000	Venise	22 sept.		
2001	Séville	4 oct.	E. Fernández Fernández	W. Gehrman
2002	Vienne	27 sept.		
2003	Lugano	19 sept.		
2004	Wiesbaden	30 sept.	Dr H. Fischer	W. Gehrman
2005	Bratislava	30 sept.		