



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

2006[■]

*57^e Rapport de Gestion
57. Geschäftsbericht
57th Management Report*

Table des matières / Inhaltsverzeichnis / Contents

Gestion de l'UIP			
Führung der UIP			2
Management of UIP			
I.	Le mot du Président		3
	Vorwort des Präsidenten		22
	Preamble by the Chairman		41
II.	Rapport des activités de l'UIP		7
	Bericht über die Arbeit der UIP		26
	Report about UIP activities		45
III.	La vie interne de l'UIP		14
	Das interne Leben der UIP		33
	The internal life of UIP		51
IV.	Outstanding Issues for Independent Wagon Keepers	(français)	15
	<i>House of Rail</i>	(deutsch)	34
		(english)	52
Annexe I	Comptes de résultats et bilan		
Anlage I	Abschluss und Bilanz		58-59
Appendix I	Results and balance sheet		
Annexe II	Rapport des Commissaires aux comptes		
Anlage II	Revisorenbericht		60-61
Appendix II	Auditors' report		
Annexe III	Liste des membres		
Anlage III	Mitgliederverzeichnis		62
Appendix III	Members' list		
Assemblées générales			
Generalversammlungen			63
Annual general meetings			

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

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), Vincent Bourgois (Belgique), Doryan Chernev (Bulgaria), Gyözö Czitó (Magyarország), Johann Feindert (Österreich), Emilio Fernández Fernández (España), Dr Heiko Fischer (Deutschland), Ireneusz Gójski (Rzeczpospolita Polska), Jaroslav Miklánek (Slovenská Republika), Nucu Morar (Romania), Mauro Pacella (Italia), Geoffrey Pratt (United Kingdom), Manfred Schubert (Česká Republika), André Suter (Schweiz), Don van Riel (Nederland)

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
Treasurer:	Philippe Boucheteil
Secretary General:	Wolf D. Gehrmann
Members:	Jürgen Hüllen, Josef Küttel
Permanent guests:	Per-Anders Benthin, Emilio Fernández Fernández

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

L'année 2006 a apporté des bouleversements importants pour notre secteur et pour l'UIP.

L'UIP a relevé les défis et assumé les efforts supplémentaires indispensables déjà annoncés au cours de l'année précédente pour renforcer le rôle du détenteur indépendant et ainsi de tout le secteur.

L'entrée en vigueur de la nouvelle COTIF et du Contrat Uniforme d'Utilisation (CUU) le 1^{er} juillet 2006 a mis fin au système des contrats d'immatriculation avec les chemins de fer d'État et instauré les nouvelles relations contractuelles entre détenteurs et entreprises ferroviaires. Le « contrat d'immatriculation » traditionnel n'est plus différencié en tant que contrat séparé et les droits et obligations sont bien plus à convenir entre les parties dans le « contrat d'utilisation ». Le nouveau régime sépare clairement l'autorisation technique des véhicules ferroviaires et le contrat sur l'utilisation des wagons.



En tant que représentante de la branche des wagons privés, l'UIP a considéré que sa mission fondamentale était de sécuriser, au cours de négociations de plusieurs années avec les entreprises ferroviaires, la libre circulation des wagons privés avec des conditions aussi uniformes que possible au niveau européen.

Au début de l'année passée, l'UIP a dû d'une part se concentrer sur la prise en compte de ses intérêts dans les négociations finales du « Contrat Uniforme d'Utilisation » (CUU) et d'autre part, après que ce but soit atteint, renforcer dans le cadre de la réglementation européenne sur l'interopérabilité et la sécurité de l'opération ferroviaire la position du détenteur de wagon qui, jusqu'à présent, était traité en parent pauvre dans la législation européenne.

Le Contrat Uniforme d'Utilisation des wagons de fret (CUU)

La première moitié de 2006 a encore été occupée par des négociations finales intensives avec l'UIC/ERFA. Elles ont abouti début juillet à un compromis parfaitement acceptable pour l'UIP, particulièrement en ce qui concerne le règlement interne sur l'application et la suite du développement du CUU (Annexe 8 du CUU).

Maintenant, selon cette annexe, les détenteurs de wagons indépendants, les anciens chemins de fer nationaux et les nouvelles entreprises ferroviaires privées se retrouvent comme partenaires totalement égaux dans un **Comité Commun CUU**. Ce comité, dans lequel l'UIP détient l'un des deux sièges de co-président, a pour mission de traiter tous les problèmes qui apparaissent dans le contexte du CUU et de rechercher une solution consensuelle.

Ceci représente un changement important par rapport à l'ancienne Réunion Commune UIC/UIP qui était dominée par l'UIC et qui partait du principe que les conditions d'exploitation des wagons de fret étaient arrêtées par les chemins de fer nationaux « après en avoir délibéré avec l'UIP ».

Parallèlement à ceci, un **Comité d'Experts Permanent**, dans lequel l'UIP est également représentée à la parité, prépare les réunions du Comité Commun.

Depuis le 1^{er} juillet 2006, ces nouvelles missions ont mobilisé massivement les ressources de l'UIP pour faciliter la mise en place du CUU et pour en faire une réussite.

Fin 2006 environ 700 000 wagons de fret, dont environ 200 000 wagons privés, avaient adhéré au CUU. Une acceptation complète est ainsi pratiquement atteinte.

À cette occasion, j'aimerais exprimer ma profonde gratitude à l'équipe de négociateurs de l'UIP et à ses représentants dans le Comité Conjoint et

dans le Comité d'Experts Permanent pour le travail précieux qu'ils ont accompli et qu'ils continueront à fournir. Je remercie particulièrement le premier président UIP du Comité Commun, Gernot Schwyer, sans l'implication de qui, pendant de nombreuses années, le CUU n'aurait peut-être pas atteint sa forme actuelle.

L'UIP est bien consciente que sa responsabilité continue envers les détenteurs réunis dans ses associations nationales. Au cours des prochaines années sa mission sera, dans les difficultés prévisibles de la transposition de la nouvelle réglementation contractuelle, d'offrir un soutien efficace et de rappeler encore et toujours aux contractants, qui essaient d'échapper aux standards minimaux du CUU par des conventions bilatérales, l'absolue nécessité de normes uniformément valables pour le bien d'un transport ferroviaire efficace et sans heurt.

Renforcement de la position du détenteur de wagons indépendant

Avec la fin des contrats d'immatriculation, la question s'est posée sur la responsabilité pour les 200 000 wagons de fret européens en propriété privée, qui maintenant ne sont plus intégrés au système UIC/RIV. Certes, selon le droit européen, les entreprises ferroviaires (EF) restent toujours responsables pour la sécurité des opérations ferroviaires, cependant il ne leur est plus possible d'endosser la responsabilité pour tous les aspects de l'état de sécurité des wagons étrangers qui, de plus, sont souvent utilisés pour une courte période. Ceci signifie que désormais le détenteur de wagons portera une responsabilité accrue, entre autres pour ce qui concerne l'homologation ainsi que les règles de maintenance de ses wagons. Le CUU, qui succède à l'ancien système, tient compte de cette circonstance, mais pas la législation européenne qui a été rédigée encore du temps du système UIC/RIV.

Avec ceci, l'UIP s'est retrouvée investie d'une nouvelle mission : faire reconnaître le détenteur de wagons comme acteur indépendant dans le cadre

du droit européen. L'étape la plus importante est l'introduction d'une définition du détenteur de wagons dans les directives européennes (sécurité et interoperabilité) qui lui permettra d'assumer lui-même une partie adéquate de la responsabilité, à côté des EF et des gestionnaires d'infrastructure.

La discussion pour codifier la position du détenteur de wagons avec la Commission Européenne a commencé fin 2005 et s'est poursuivie au cours de l'année 2006.

Des aspects décisifs de la position de l'UIP apparaissent déjà dans le 3^{ème} paquet ferroviaire de la Commission Européenne qui a été publié le 13 décembre 2006. Les discussions concrètes sur ces propositions se poursuivent en 2007 au sein d'un groupe de travail « Keeper » spécialement créé sous la présidence de la DG TREN.

Ce qui a particulièrement aidé l'UIP dans les discussions des dernières années est le fait qu'elle ait réussi à obtenir une position homogène de la part des associations ferroviaires concernées.

L'Agence Ferroviaire Européenne

L'Agence Ferroviaire Européenne a commencé ses activités dans la première moitié de 2006 et va maintenant peu à peu concentrer l'ensemble des activités techniques de l'Union Européenne dans le secteur ferroviaire. La présence d'experts de l'UIP dans les groupes de travail spécialisés est de la plus haute importance et permet d'exercer une influence sur les STI « TAF » et « Matériel roulant » qui ont été adoptées en 2006.

SEDP Banque de données de référence

Un échange de données efficace est important pour offrir aux clients du transport ferroviaire de fret des prestations de haute qualité. C'est pourquoi l'UIP

a bien accueilli l'introduction de standards techniques pour l'application de la télématique dans le transport ferroviaire de fret (STI TAF). Le but de cette STI est d'adapter efficacement l'échange d'informations aux désirs des clients et ainsi de rendre le transport ferroviaire de fret plus concurrentiel. L'UIP a donc pris en fin d'année la décision fondamentale de participer au projet commun de l'industrie pour le développement du Plan Stratégique de Développement Européen (Strategic European Deployment Plan – SEDP). On étudie actuellement l'option de la création d'une banque de données de référence propre à l'UIP dans le cadre du projet SEDP afin de rencontrer les obligations des détenteurs de wagons selon la STI TAF. Dans ce contexte, le problème vient de l'explosion du nombre de données déclenchée par différents facteurs pour saisir le matériel roulant avec des données individuelles aussi bien techniques que fonctionnelles et commerciales. Bien que, dans les cas individuels respectifs, l'intérêt de plusieurs parties pour les données semble plausible, l'UIP devra rester attentive au cours de l'année à ce que les différentes banques de données soient structurellement compatibles et que les dépenses de fonctionnement ainsi que la charge financière des participants restent contrôlables.

L'avenir de l'UIP

Les charges croissantes et les défis dans le cadre de la libéralisation présentent des exigences de plus en plus lourdes pour les associations sectorielles individuelles comme l'UIP. Ceci est encore renforcé par le fait que la nouvelle stratégie politique de la Commission Européenne prévoit de délimiter certains champs d'activités et de problèmes ou de les confier au secteur lui-même, comme la réglementation sur l'utilisation des wagons de fret (CUU), l'établissement de banques de données de référence (STI TAF), les questions d'interopérabilité (ERA), etc.

La responsabilité du détenteur de wagons en tant que troisième acteur dans le transport ferroviaire de fret à côté des EF et des gestionnaires

d'infrastructure présente une nouvelle mission à l'UIP. Au-delà de son ancrage strictement sectoriel, elle doit maintenant se positionner dans la perspective du fonctionnement du transport ferroviaire de fret pris dans son ensemble. Ceci conduira à une présence renforcée de l'UIP dans les discussions qui impliquent la concurrence inter et intra modale, la reconnaissance mutuelle, l'accès aux sillons, le transport de wagons isolés, la qualité des prestations de services, les réseaux ferroviaires spéciaux pour le transport de fret, la qualité de l'infrastructure, les aides d'État et la transposition des paquets ferroviaires de l'Union Européenne, pour ne nommer que les points les plus importants.

Malgré le poids croissant d'une Union Européenne élargie, l'UIP continuera à participer aux réunions techniques de l'OTIF à Berne. Elle voit dans la couverture paneuropéenne de questions individuelles importantes, comme par exemple les CIM ou CUV, un rôle indispensable pour cette organisation, également dans le futur.

Avec la création de nouvelles administrations et de partenaires au niveau national (Autorités Nationales de Sécurité, Autorités de régulation, autorités nommées, etc.), les associations de l'UIP sont amenées à apporter leur soutien au renfort de la position du détenteur de wagons.

Ceci confronte l'UIP à des problèmes sensibles dans le cadre de ses ressources humaines et financières. Développer des propositions de solution était la mission principale d'un petit groupe de travail qui a tenu une réunion à huis clos de plusieurs jours fin mai 2006 en Suisse.

Le résultat principal a été de décider de repenser la structure d'affiliation, le rôle des instances de l'UIP et des associations nationales, de donner à l'UIP plus de moyens et de renforcer sa représentation à Bruxelles.

Déjà en 2006, on a appliqué la décision d'ouvrir l'UIP à la collaboration avec d'autres associations du transport ferroviaire de fret avec lesquelles elle a des intérêts communs. Seule une telle coopération permettra désormais à l'UIP de se faire entendre

de façon proactive au-delà des intérêts strictement sectoriels.

La discussion sur la création d'une structure commune a commencé d'abord avec l'association des EF privées (ERFA) et s'est étendue ensuite aux chargeurs dans le transport ferroviaire de fret (ERFCP) et aux entreprises de transport de fret et logistique (F & L). Le but était de rassembler les forces du secteur privé, de planifier des actions communes centrées sur les facteurs commerciaux importants afin de rendre le transport ferroviaire de fret commercialement plus attractif et d'opposer un certain contrepoids à la surpuissance des chemins de fer d'État à Bruxelles.

Les discussions ont abouti à la signature, le 14 novembre 2006, d'un « Memorandum of Understanding » entre les présidents de l'UIP, ERFA, ERFCP et F & L, qui a mené à la création de la « House of Rail ». La nouvelle organisation s'est fixé comme premier objectif l'établissement d'un programme d'action pour 2007 et d'un code de conduite.

Perspectives

Les buts importants visés traditionnellement par l'UIP sont ainsi atteints ou en cours de réalisation. 2007 nous apportera d'autres défis que nous pourrons certainement transformer en autant de chances. Notre secteur est soutenu par l'intérêt sensiblement croissant pour le transport ferroviaire de fret. Ce que nous avons déjà réalisé doit nous encourager à relever les nouveaux défis positivement, mais aussi en évaluant avec réalisme les réformes encore nécessaires au sein des associations. Notre grand événement trisannuel, le congrès de l'UIP, nous donnera cet automne l'occasion de présenter un résumé médiatiquement très suivi et de formuler nos exigences et souhaits pour un secteur ferroviaire encore plus performant.

Rendez-vous à Cannes !

D' Heiko Fischer
Président de l'UIP

II. Rapport des activités de l'UIP

L'année 2006 a été marquée par les efforts pour la réalisation du passage de l'ancien au nouveau système avec le moins possible d'anicroches en utilisant efficacement les ressources de l'UIP.

Dernières négociations et entrée en force du CUU le 1^{er} juillet

Le début de l'année a encore été occupé par d'intenses négociations avec l'UIC/ERFA, particulièrement sur la procédure d'accord en cas de modification du texte contractuel et sur les questions portant sur la responsabilité en cas de dommages mineurs.

En février, un workshop de l'UE s'est occupé des « Questions sur l'utilisation des wagons ». Le résultat important en a été que l'UE a pris le CUU en charge comme thème de réflexion et reconnu sa signification pour le processus de libéralisation. En conséquence, la DGTREN a exercé une pression sur les parties pour qu'elles mènent à terme les négociations sur le CUU.

Une entente finale sur le CUU a réglé les questions du siège du bureau du CUU et du fonctionnement du comité commun dans lequel l'UIP a obtenu la complète parité des sièges. Le comité prend une fonction de gardien et de guide et a pour mission de s'occuper du développement du CUU. L'UIP y est représentée avec cinq membres.

Cet accord a permis l'entrée en vigueur du CUU le 1^{er} juillet avec la COTIF. La première réunion de ce comité commun a eu lieu le 12 juin et a abouti à un compromis sur sa présidence qui sera exercée conjointement jusqu'à fin 2008 par Messieurs Schwayer (UIP) et Peetermans (UIC).

D'autres réunions ont eu lieu les 13 septembre et 21 décembre.

Heureusement, les associations membres de l'UIP n'ont rapporté que peu de complications dans la phase de démarrage.

Un sondage du bureau de l'UIP au début août a révélé que les informations publiées sur la liste des adhérents étaient correctes pour l'essentiel.

Suite à une enquête menée à la mi-août par l'UIP, environ 40 experts de ses différentes associations membres se sont déclarés prêts à collaborer à l'examen et à la clarification des problèmes techniques et juridiques qui se présentent lors de l'application du CUU. Leur engagement est du ressort du coordinateur du comité permanent d'experts qui prépare les réunions du comité commun CUU. Le comité permanent d'experts, auquel participent six experts issus de l'UIP, l'UIC, l'ERFA et l'UIRR, s'est réuni en octobre et novembre.

Après la fin des négociations, une brochure UIP trilingue présentant des explications du CUU a été distribuée aux associations membres de l'UIP.

Mesures transitoires

Depuis le début de l'année, des mesures transitoires sont discutées avec la DG TREN. Ces mesures sont nécessaires, car lors de la fin de l'ancien système, le nouveau système (particulièrement les STI) n'est pas encore d'application.

En début d'année, un groupe de travail UIP « Homologation et maintenance » a rédigé une prise de position sur les mesures transitoires concernant l'homologation de nouveaux wagons et de wagons existants. Cette prise de position a été transmise à la DG TREN et à l'Agence Ferroviaire Européenne fin janvier.

Le comité de transport de fret de l'UIC a décidé le 19 avril de continuer à appliquer les obligations techniques du RIV (chapitre 2.2, paragraphes 21.1 à 21.7) jusqu'à ce que les autorités nationales de sécurité s'engagent efficacement dans le procédé.

En février, un workshop organisé par la DG TREN s'est concentré sur la discussion d'un guide présenté par l'UE pour des mesures transitoires. Après de nouvelles discussions avec les associations concernées, la DG TREN a présenté un guide révisé en août.

Dans son guide de transition, la DG TREN tient, entre autres, les actions suivantes pour nécessaires :

- la clarification du rôle du détenteur de wagon en ce qui concerne sa base juridique UE,
- le rôle du détenteur dans la procédure de maintenance.

Discussions sur le rôle du détenteur de wagon

Un groupe de travail ad hoc de l'UIP a rédigé, lors d'une réunion les 2 et 3 mars, un document de principe sur la maintenance. Ce document a été remis à l'UE le 7 mars.

L'UIP y fait remarquer la nouvelle situation qui apparaît suite à la reprise par le détenteur de la responsabilité pour ses wagons et leur maintenance. La conception de l'UIP est de proposer un format qui concorde partout en Europe avec le système de gestion de la sécurité (SMS) et les ateliers certifiés.

Le système proposé devrait mener à l'accréditation des détenteurs avec pour conséquence que le certificat obtenu soit acceptable pour tous les partenaires de l'industrie et leur SMS. Ceci rendrait les évaluations indépendantes par les EF inutiles.

Le système, qui est applicable aussi bien pour les wagons RIV existants que pour les nouveaux wagons STI, comprend une politique de maintenance, des plans de maintenance pour les wagons et un système de contrôle pour les prestations de sécurité (Safety performance monitoring system).

En juillet, l'UIP a envoyé une nouvelle prise de position à l'UE réclamant l'ancrage du rôle du détenteur de wagons dans le droit européen et sa responsabilité pour la maintenance de ses propres wagons.

Un workshop UE sur le CUU a eu lieu le 20 octobre avec une forte participation de l'UIP. Le résultat important pour l'UIP en a été la création d'un groupe de travail sous la direction de la DG TREN, auquel participent des représentants de l'UIP, l'UIP, l'ERFA, l'ERA, l'OCTI et les NSA et qui a reçu pour mandat la clarification du concept de détenteur,

de la responsabilité du détenteur dans la maintenance et de la possible certification du détenteur. Les travaux du groupe doivent se terminer en mai 2007 par la présentation de propositions concrètes à l'UE. Il faut souligner l'attitude positive des associations, de même que de l'EBA et de l'OCTI qui ont soutenu la position de l'UIP.

La discussion s'est concentrée à la fin de l'année sur la nouvelle définition du « détenteur » proposée par l'OCTI et qui complète la définition des CUV. Cette définition a été reprise dans les propositions d'amendement de la DG TREN à la directive sur la sécurité ferroviaire et l'interopérabilité, qui a été publiée le 13 décembre.

En outre, il faut considérer comme positif que la responsabilité du détenteur pour la maintenance ait été prévue et, en plus, que la certification du détenteur ait été acceptée. Maintenant, il s'agit pour les associations de faire passer la certification « obligatoire » qu'elles ont approuvée entre elles. Sur ce point, les autorités nationales de sécurité ont des vues divergentes. Étant donné que la réglementation de la certification durera en tout cas des années, le problème consiste avant tout à trouver une solution transitoire.

Input du détenteur dans la prochaine banque de données de référence « Matériel roulant » selon la STI TAF

Les entreprises ferroviaires et les gérants d'infrastructure ont déposé en 2006 un « plan européen stratégique de développement » (SEDP) pour la mise en œuvre de la STITAF. Le SEDP est une exigence de la STITAF (point 7.1.2) qui est d'application pour l'industrie ferroviaire de fret européenne. Le but est l'échange efficace d'informations par la coordination des programmes individuels d'exécution. Les détenteurs de wagons privés ont été priés d'adhérer au SEDP. Pour rencontrer leurs obligations d'information selon la STI, ils doivent donner dans une future banque de données de référence « Matériel Roulant » des informations sur

- l'identification du véhicule,
- l'évaluation de la compatibilité avec l'infrastructure,
- l'évaluation des caractéristiques de chargement concernées,
- les caractéristiques de freinage concernées,
- les données de maintenance,
- les particularités environnementales.

En décembre, le Comité de Gérance de l'UIP a accepté à l'unanimité la responsabilité de l'UIP dans le cadre du SEDP. En fin d'année, les associations nationales de l'UIP ont été informées sur les obligations du détenteur de wagons dans le cadre de la STITAF et sur les options à discuter dans le cadre de l'UIP pour la mise sur pied d'une banque de données UIP ou d'accès individuel des détenteurs de wagons à des banques de données existantes.

Travaux de l'OCTI/OTIF

La COTIF qui est entrée en vigueur à la mi-2006 stipule qu'endéans les six mois un groupe de travail doit entreprendre la rédaction des annexes techniques « APTU » et « ATMF » à la COTIF. En amont de ces travaux, une discussion s'est élevée entre l'UE et l'OCTI, car du côté de l'UE les annexes ont été considérées comme partiellement incompatibles avec la législation de l'UE. C'est pourquoi la première réunion du groupe d'experts techniques, à laquelle des experts de l'UIP ont pris part, s'est surtout occupée de questions formelles. Il a été décidé de créer deux sous-groupes de travail qui s'occuperont de stratégie (relations UE – OTIF) et de questions techniques. Le groupe technique s'est mis d'accord pour reprendre les STI de l'UE textuellement dans les annexes techniques de la COTIF.

L'Agence Ferroviaire Européenne (ERA)

En 2006, les experts de l'UIP ont travaillé surtout dans trois groupes principaux :

« Certification des ateliers de maintenance »

Le groupe a commencé son travail fin septembre. Son but était de préparer pour la fin 2007 une recommandation pour la Commission Européenne avec des propositions pour l'homologation des ateliers de maintenance. Dans ce groupe de travail, les autorités nationales de sécurité sont particulièrement fortement représentées. Une vaste documentation a été distribuée aux associations nationales en juillet et en septembre.

La demande de l'association de la chimie européenne (CEFIC) d'être représentée dans ce groupe de travail par l'UIP afin de pouvoir exprimer son intérêt pour le système de qualité SQAS a été satisfaite.

« Homologation du matériel roulant »

Le but de ce groupe est de recommander à la Commission Européenne un format normalisé pour le Registre National des Wagons (RNW). Le RNW couvre tous les wagons qui sont mis en service conformément à la STI. Le domaine d'application du RNW a également été élargi aux wagons existants.

L'utilisation du registre des wagons a été défini comme suit par le groupe de travail :

- enregistrement de l'homologation et du numéro d'identification attribué au véhicule,
- recherche au niveau européen des informations courtes concernant un véhicule précis,
- suivi des aspects juridiques, comme les devoirs et l'information juridique,
- information pour les inspections concernant principalement la sécurité et la maintenance,
- possibilité de contact avec le propriétaire et le détenteur,
- examen des exigences de sécurité avant la délivrance de certificats de sécurité,
- suivi d'un véhicule précis.

Points d'intérêt principal pour l'UIP

Le groupe de travail a décidé d'inscrire le propriétaire et le détenteur d'un wagon. Cependant, sous la pression de l'UIP, l'inscription du propriétaire ne se fait que sur base volontaire. S'il y a changement de détenteur, le détenteur actuellement enregistré a le devoir d'en informer les autorités nationales de sécurité.

Le groupe de travail pense que le détenteur est responsable pour la maintenance. Un marquage du détenteur du véhicule (MDV) est prévu dans l'annexe PI de la STI « Matériel Roulant ». Un registre central des MDV sera créé par une autorité centrale.

Un numéro d'identification à 12 chiffres pour les véhicules en trafic international doit être développé en deux étapes :

- attribution d'un numéro à 12 chiffres dans le RNW, qui sera défini en fonction des caractéristiques du véhicule,
- apposition du numéro à 12 chiffres sur le véhicule endéans les six ans.

Les véhicules qui ne circulent qu'en trafic interne n'appliquent cette procédure que sur base volontaire. Tous les nouveaux wagons doivent avoir le numéro à 12 chiffres.

Le groupe de travail a terminé son travail en juillet et a déposé un rapport final. Des travaux complémentaires ont nécessité l'intervention des experts de l'UIP jusqu'à la fin de l'année.

« Certificat de Sécurité »

Les certificats de sécurité discutés dans ce groupe de travail concernent essentiellement les EF. Les évocations concernant le Safety Management System sont cependant intéressantes pour la certification du détenteur prévue.

En outre, l'UIP a pris une responsabilité dans le **Workshop CEN « Railway Applications – Vehicle Marking »** qui a pour mission de déve-

lopper en l'espace d'un an une norme européenne pour le soutien de la STI « Matériel Roulant ».

Collaboration avec les associations européennes de transport – House of Rail

Après que le Comité Directeur de l'UIP ait donné en septembre le « feu vert » pour l'ouverture de l'UIP à une collaboration avec d'autres associations de transport, un « Memorandum of Understanding » a été signé le 14 novembre à Bruxelles par les présidents de l'UIP, de l'ERFA, de l'ERFCP et du F & L. Le but de cette action est de « parler d'une seule voix pour les intérêts communs » afin d'être mieux entendu par les instances de l'UE. Au vu du retard dans la transposition des lois UE, les quatre associations ont conclu qu'une action commune rapide était nécessaire pour faire avancer la libéralisation du rail dans l'UE.

Comité « Infrastructure »

Pour sa septième année consécutive, le Comité « Infrastructure » a tenu à Paris ses deux réunions annuelles, en mai et novembre 2006. Une dizaine d'associations membres de l'UIP y ont été représentées.

Comme cela a été rappelé lors de la dernière Assemblée Générale, on peut tout d'abord noter au bilan le rapprochement des experts techniques d'une majorité d'associations, permettant de se connaître, d'échanger sur les expériences de chacun, sur les problèmes rencontrés, voire d'envisager des actions concertées vis-à-vis des Autorités Nationales respectives, ce qui est d'autant plus appréciable dans la période de transition que nous vivons.

Depuis 2000, année de mise en place de ce Comité, des changements majeurs se sont produits :

- nos contacts internationaux étaient surtout à l'UIC (Paris), avec la sous-commission mixte « Wagons », le GT 5 « RIV », le GT « Conditions de chargement » ;
- nos contacts nationaux étaient d'abord notre entreprise ferroviaire historique qui immatriculait nos wagons ;
- les sujets abordés par le Comité étaient essentiellement techniques.

Aujourd'hui,

- nous devons nous adapter à un nouvel environnement, avec un renforcement du rôle du détenteur de wagons et gérer la transition ;
- les sujets traités ont évolué progressivement depuis les premiers travaux de l'AEIF, chargée de rédiger les premières STI. Les experts techniques de l'UIP y ont été associés dès l'origine, ont participé aux différents GT, tout en tenant les associations informées de leur progression, notamment par le biais du Comité ;
- le rapport d'activité 2005 était déjà le reflet de cette évolution.

2006 a été une année décisive, avec :

- l'entrée en vigueur de la nouvelle COTIF, rendant caduc au plan technique notre référentiel d'immatriculation,
- la signature du CUU par une majorité d'adhérents,
- la publication des STI nous concernant et leur mise en application très proche,
- la transposition par les Autorités des États Membres de l'UE de cette nouvelle réglementation.

Les règles concernant les problèmes techniques et d'exploitation évoluent, nos interlocuteurs aussi. Ces évolutions font l'objet principal de nos réunions. Ces règles, même si des représentants de l'UIP ont contribué à leur élaboration et à leur mise en place, il faut :

- les connaître, les analyser, les faire connaître, et essayer de proposer des solutions

lorsqu'un point doit être clarifié ou lorsqu'une absence de solution est identifiée,

- s'en imprégner,
- les mettre en œuvre et les appliquer.

Au cours de nos réunions, une information la plus complète possible a été donnée par les différents experts et fait l'objet, le cas échéant, de discussions.

Parmi les dossiers évoqués on peut noter :

- le guide de transition DG TREN (1^{ère} et 3^{ème} version), relatif à l'évolution STI CUU,
- la partie technique du CUU et du guide d'application, notamment les questions concernant les problèmes liés à la constatation de dommages ou aux demandes de pièces de rechange,
- la mise en place de la nouvelle COTIF, pour laquelle les appendices ATMF et APTU doivent être réécrits, de façon à être en cohérence avec les spécifications de l'UE, et aussi pour servir de référentiels aux États non membres de l'UE, par exemple la Suisse ou la Croatie,
- les STI concernant le matériel fret :
 - STI « Wagon fret » (WAG) applicable à fin janvier 2007, pour laquelle subsistent des « open points » nécessitant une autorisation de mise en service dans chaque État, l'attention étant attirée également sur le chapitre 7, « Mise en œuvre », et sur les règles techniques propres à chaque État ;
 - STI « Bruit » (NOI), dont l'application peut être associée, au plus tard, à celle de la STI WAG. À ce propos, il faut noter que la STI NOI fixe des obligations de limitation de bruit (objectif) pour les wagons neufs ou rénovés, alors que la STI WAG préconise le montage de semelles composites (moyen), bien que les essais liés à leur utilisation soient

actuellement un « open point » de la responsabilité de chaque État. Il ne faut pas oublier également les travaux de la DG ENV visant notamment les wagons existants ;

- STI « Exploitation » (OPE), nous suivons pour celle-ci la mise en application de l'annexe P, relative à la numérotation des wagons, son évolution, l'élaboration d'un guide d'application et la mise en place du registre VKM (vehicle keeper marking) ;
- STI « Applications télématiques » (TAF) à propos de laquelle l'UIP a sensibilisé les adhérents à plusieurs reprises.

Les travaux de l'Agence (ERA) auxquels sont associés des représentants UIP concernent notamment :

- le Registre National des Véhicules (NVR) et la cohérence des différents registres concernant le matériel,
- la certification des ateliers de maintenance du matériel roulant, où l'on s'oriente vers un référentiel « système » recommandé, valable pour tous les types de véhicules,
- la sécurité ferroviaire et le certificat de sécurité des Entreprises Ferroviaires,
- les travaux de DG TREN sur la « Cross Acceptance » débouchant sur les propositions de la Commission du 13/12/06, qui a priori ne permettent pas de régler les problèmes à court terme,

ainsi que

- la mise en place et l'organisation des Autorités Nationales de Sécurité dans les différents États Membres,
- les travaux de l'UIP concernant le « Keeper » et son rôle dans la maintenance et le management de la sécurité.

Pour cela, le Comité a tout son sens, et les travaux pour l'année 2007 ne manquent pas. Mais il peut y avoir télescopage avec d'autres structures de l'UIP, et ses missions devront probablement être précisées.

Comité « Superstructure »

Le Comité « Superstructure » s'est réuni deux fois en 2006 sous la direction du président Rainer Kogelheide (GATX Rail Germany GmbH) à Hambourg et à Vienne.

En matière de participation aux thèmes concernant les questions juridiques relatives au transport de matières dangereuses, le Comité s'est occupé des thèmes suivants :

- Admission de tampons à absorption d'énergie
Les discussions relatives aux critères d'admission ont eu lieu entre autorités (par exemple EBA) et industrie.

- Sécuriser les plaques repliables
La proposition de l'UIC à la Commission d'experts du RID concernant la sécurité des plaques repliables (OTIF/RID/CE/2006/6) a été mise en discussion.

- Risques dus aux explosions de gaz dans le cas des wagons à GPL
Les risques d'explosion d'un wagon-citerne pour le transport de gaz sous pression par suite de la pression du gaz devenue trop élevée, par exemple par un feu sous le wagon à GPL, ont été discutés. Quelques pays ont demandé que de tels wagons soient équipés d'une soupape de sûreté et d'une isolation.

- Règles relatives aux wagons de protection
L'UIP a rejeté une proposition de la Finlande visant à introduire une réglementation pour les wagons de protection dans le cas des transports de matières très dangereuses. Il a été dit qu'une telle solution n'était pas réalisable, ni économiquement ni du point de vue organisationnel.

- Fuite goutte à goutte
Aucune solution définitive n'a été trouvée pour ce thème, principalement parce que les causes de ce genre de fuite ne sont pas nettement identifiables.

- **Détection d'un déraillement**
Les examens réalisés en Suisse à l'aide de capteurs mécaniques ont été étudiés soigneusement.
- **Mise en œuvre de la directive TEPD**
La mise en œuvre a été fixée au 01.07.2007. Cependant, la réception d'après les règles des modules est contestable, car dans la directive le déroulement d'un module doit être suivi par un organisme dénommé jusqu'au bout, ce qui conduit à des coûts supplémentaires énormes. L'UIP proposera d'accepter aussi l'examen partiel par plusieurs organismes notifiés.

Un échange d'expériences a eu lieu au sujet des questions soulevées à propos de la codification des citernes. Il a été constaté que la codification des citernes ne provoque plus de problèmes notables actuellement.

En 2006, la participation à la première révision des normes NE relatives au transport des matières dangereuses, telles que la NE I 4025 « Conception et fabrication des citernes » et la NE I 2972 « Épreuve, contrôle et marquage des citernes métalliques » a fait aussi partie des thèmes de travail.

Après une pause prolongée, le groupe de travail a décidé d'organiser de nouveau un échange d'expériences en 2007 en ce qui concerne l'utilisation du code de propreté.

Monsieur Luc Van de Velde qui était notre hôte pendant de longues années et avait présidé le groupe de travail « Rail Tech » de la CEFIC en assurant ainsi le contact avec la Commission UIC, a fait ses adieux en 2006 pour prendre d'autres fonctions. Les thèmes des travaux étaient les mêmes : les contrôles intermédiaires annuels, la documentation d'accompagnement pour les réparations et les révisions, et les ateliers SQAS.

Création d'un site Internet spécial pour les membres de l'UIP avec code d'accès

Une bibliothèque virtuelle a été rendue accessible aux membres de l'UIP à la fin de l'année, dans laquelle les documents (lois, expertises, procès-verbaux, etc.) concernant tous les champs d'activité de l'UIP sont disponibles.

III. La vie interne de l'UIP

Assemblée Générale

L'Assemblée Générale a eu lieu le 29 septembre à Ravello. Au cours de cette assemblée, les points suivants ont été abordés :

- Le procès-verbal de l'Assemblée Générale du 30 septembre 2005 à Bratislava a été adopté à l'unanimité.
- Le 56^{ème} rapport de gestion – portant sur l'exercice 2005 – a été approuvé.
- Les commissaires aux comptes ont présenté le rapport de 2005. L'Assemblée Générale a remercié les commissaires aux comptes pour le travail effectué.
- L'Assemblée Générale a approuvé les comptes et le bilan de 2005.
- L'Assemblée Générale a donné à l'unanimité quitus au Comité Directeur.
- L'Assemblée Générale a nommé commissaires pour l'exercice 2006 Messieurs Xavier Ducluzeau (ERMEWA) et Vincent Bourgois (TRV).
- Les associations membres ont élu au Comité Directeur les délégués suivants pour 2006/2007 :

Allemagne	Le Dr H. Fischer
Autriche	M. J. Feindert
Belgique	M. V. Bourgois
Bulgarie	M. D. Chernev
Espagne	M. E. Fernández Fernández
France	M. B. Dambrine
Hongrie	M. G. Czitó
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 2007.

- Fixation de la cotisation pour 2006 : suite aux décisions prises par le Comité Directeur, il est décidé de modifier les cotisations de la façon suivante : la cotisation de base passe à 2 000 € et la cotisation par 100 wagons passe à 325 €.
- En 2007, l'Assemblée Générale aura lieu le 20 septembre à Cannes.

Comité Directeur

En 2006, le Comité Directeur de l'UIP s'est réuni le 9 mars à Hambourg et le 29 septembre à Ravello.

Comité de Gérance

Le Comité de Gérance s'est réuni quatre fois en 2006. Les réunions ont eu lieu les 8 mars et 21 juillet à Hambourg, le 28 septembre à Ravello et le 4 décembre à Hambourg.

Comités

En 2006, les principaux comités de l'UIP se sont respectivement réunis :

- « Infrastructure » : les 4 mai et 13 novembre à Paris ;
« Superstructure » : les 10 mai et 25 septembre 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 :
Dr Heiko Fischer

Le Secrétaire Général :
Wolf D. Gehrmann

IV. Outstanding Issues for Independent Wagon Keepers

House of Rail

Memorandum of Understanding

Parties hereto

This Memorandum of Understanding (MoU) is an agreement between the following Associations:

ERFA – European Rail Freight Association

ERFCP – European Rail Freight Customers Platform

F&L – European Freight and Logistics Leaders Forum

UIP – International Union of Private Wagons

Objectives

The aforementioned Associations share the conviction that the current European rail freight market is not currently achieving its potential. In the interests of the European economy and the environment, rail could contribute, to a much greater degree, to an efficient freight transport system. This requires higher quality and productivity of rail freight services. Intra-modal competition is the most appropriated tool to reach it. The legal basis for competition is already created but, unfortunately, full implementation of the legislation and the parallel commitment to making it work is still insufficient, at least in some Member States.

The aforementioned associations have reached an agreement to pursue jointly the objective of achieving full market liberalisation, the emergence of competing railway operators and open access to all rail facilities in Europe.

The joint lobbying power of these associations will facilitate their ability to be heard by all relevant European institutions as well as by Member States' Governments.

Working Principles

The said organisations seek to formalise this joint relationship in order to work together on issues common to them. They would still remain free to pursue issues on which there is not agreement between them.

The signatories to this MoU agree to work together to:

- Ensure that their views and interests are promoted and communicated effectively vis-à-vis all relevant European institutions
- Coordinate their respective views on all relevant EU policies which are of concern to all the signatories
- Develop a joint approach to foster their respective rail freight business via joint projects
- Cooperate in all ways necessary to promote and/or defend their joint interests (lobbying, conferences, position papers, etc.)

Working Methods

- The four Secretary Generals will keep in close contact and meet regularly at least once a month. They will agree unanimously on the items to be followed.
- They will agree on a common opinion or note diverging positions.
- They will agree on how to pursue and communicate the common opinion.
- In the case of disagreement they will inform their respective Board or Steering Committee.

The signatories to this MoU have identified a set of concrete issues summarised below on which they agree to work together along the lines described above.

- Antitrust/competition issues
- EU legislation, including compliance by member states
- Infrastructure (separation of infrastructure from operations, conditions, pricing)
- Insurance (European cross-border coverage)
- Interoperability
- Safety
- Noise reduction
- Regulatory Bodies
- Rolling stock (harmonisation, pricing, dismantling, 2nd hand market)
- Security of rail freight transport
- Single wagons
- Standardisation of contracts (e.g. General Contract of Use)
- State subsidies (abolition)
- Statistics (where needed and useful)

Other issues may be added by mutual agreement between the parties.

Governance

- The signatories understand that there are issues which each signatory might want to pursue individually, either because of political reasons, diverging views or specific objectives.
- The signatories also agree not to pursue any acquisition activities amongst the membership of the other signatories.
- The signatories may cooperate with other associations not covered by this MoU for political or other reasons. Individual agreements of any of the signatories on issues covered by this MoU will require the consent of the other signatories.
- The signatories to this MoU will ask the Secretary Generals of the signatory associations to monitor the activities foreseen within the MoU. The latter will report to their respective associations and submit a joint report at the end of every 6-months period (see "period of agreement" below).

Other parties

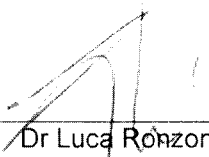
During the period of validity of this MoU, the signatories may agree by mutual consent to accept other companies and/or organisations to participate in the relevant discussion with a view to joining any particular action proposed or to signing this MoU.

Period of Agreement

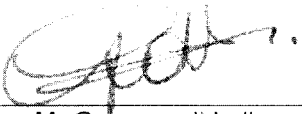
This MoU is valid from the date of its signature for as long as the parties so require it. This MoU will be reviewed every 6 months to allow for a review of the work achieved and to conceive other measures that might be deemed appropriate to best pursue the achievement of the joint objective.

Given at Brussels on 14th November 2006

For ERFA


Dr Luca Ronzoni
President

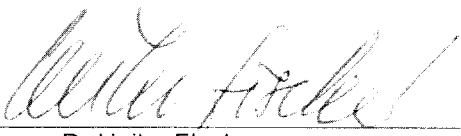
For ERFCEP


Mr Georges di Lallo
President

For F&L


Mr Emilio Fernandez
President

For UIP


Dr Heiko Fischer



Le Président du Conseil d'Administration de la communauté d'intérêts des commissionnaires ferroviaires européens (IBS) et Président du Conseil d'Administration de Kühne & Nagel, Olaf Krüger, a décrit en août 2006 la situation des wagons privés dans le transport ferroviaire de fret vue par un grand commissionnaire européen. Son analyse recoupe largement les vues de l'UIP et ses partenaires de l'alliance. Au début 2007, IBS a annoncé qu'elle allait examiner son adhésion à la « House of Rail ». Nous publions cet article avec l'aimable autorisation de la Deutsche Verkehrs Zeitung (DVZ).

Les wagons : un frein à la libéralisation

Jusqu'à présent, le manque de séparation entre l'infrastructure et l'opération a été considéré comme la raison principale dans les difficultés d'accès aux réseaux ferroviaires étrangers. Cependant, en pratique, le manque de wagons disponibles fait qu'en 2007 à peine un tiers du transport ferroviaire transfrontalier est soumis à la concurrence.

En janvier 2007 on y est arrivé : le transport ferroviaire de fret européen est réalisé. À Bruxelles, on prépare les festivités et les politiciens du transport vont se congratuler mutuellement sur le travail accompli.

Indiscutablement, depuis le début de la législation européenne en 1957 à Rome (le Traité de Rome), la politique des transports a progressé. Deux larges paquets ferroviaires créent les conditions pour que toute entreprise ferroviaire intéressée puisse utiliser le réseau ferroviaire européen.

L'ouverture des réseaux s'accompagne d'efforts pour améliorer la qualité et l'interopérabilité, cependant sans que des mesures concrètes suffisantes aient été prises jusqu'à présent. De toute façon, dans l'interopérabilité mais aussi dans la dynamique et le sens du service, le transport ferroviaire de fret reste en retrait par rapport à l'offre de la route.

C'est une négligence de la part des politiciens européens du transport que de croire que la libéralisation sera atteinte avec l'accomplissement de l'ouverture du réseau en Europe.

Les nouveaux entrants sont pénalisés. Sans compter les retards considérables dans les différents États membres, les procédures d'homologation compliquées et, dans plusieurs pays, le manque de séparation logique entre le réseau et l'opération, il y a encore une autre carence. Le gros obstacle à la libéralisation réside dans la disponibilité insuffisante des wagons en tant que condition essentielle pour assumer des prestations de « carrier ».

Ceci apparaît clairement en considérant les produits du transport ferroviaire de fret (voir tableau).

Dans le transport intermodal, qui représente actuellement une part de 15 % au maximum (malheureusement les chiffres concrets ne sont pas disponibles pour tous les pays), les conditions sont entièrement libéralisées. Outre l'accès libre au réseau, les opérateurs ferroviaires disposent aussi en quantité suffisante de locomotives et de wagons privés. De plus, les opérateurs du transport combiné (TC), les armateurs et les commissionnaires de transport reprennent de plus en plus la mise à disposition des unités de train groupées. La forte augmentation des quantités transportées dans les ports de mer, la hausse des coûts des camions et les possibilités de support pour le TC dans plusieurs pays permettent de s'attendre à une forte croissance. Le haut degré de libéralisation dans le transport intermodal et l'occupation des wagons en transport circulaire vont bientôt pousser les propriétaires de wagons privés à investir dans de nouveaux wagons pour le transport combiné.

Il en va autrement dans le domaine des transports par train complet avec des wagons conventionnels. Certes, à côté de la liberté d'accès au réseau, la disponibilité de la traction est aussi garantie, et les fabricants ou les loueurs de locomotives prévoient

de nouveaux investissements. Mais la libéralisation totale du transport de trains complets échoue par manque de disponibilité des wagons correspondants. Moins d'un tiers des wagons inclus dans le transport par trains complets appartiennent à des propriétaires privés. De plus, la disponibilité des wagons se limite surtout aux wagons citernes, aux wagons de marchandises en vrac ainsi que quelques wagons spéciaux pour les transports miniers.

Deux tiers des wagons appartiennent aux chemins de fer nationaux. Ils vont essayer de renforcer leur position dominante dans le transport par trains entiers par des investissements ciblés dans ce secteur de wagons. Le rachat de loueurs de wagons privés sera également très intéressant pour les chemins de fer nationaux. D'un point de vue d'entreprise, ceci est tout à fait légitime. Mais quand il s'agit de maintenir le processus de libéralisation actif, la politique doit en premier lieu veiller à empêcher de telles reprises.

L'intérêt des entreprises privées d'investir dans de nouveaux wagons de marchandises en vrac est pour le moment limité. La raison en est que la réglementation de la mise en service des wagons par les chemins de fer nationaux après la fin de l'accord RIV sur échange des wagons de marchandises se fera sur base de contrats nationaux. Le nouveau contrat d'utilisation des wagons CUU n'offre rien en remplacement. La situation juridique incertaine, particulièrement en ce qui concerne le traitement de l'acheminement des wagons vides, diminue l'intérêt à investir en ce moment.

Les wagons isolés sont menacés.

Dans le trafic de wagons isolés dans les gares de triage, ce qui représente environ 40 % des transports ferroviaires, l'accès au réseau pour les entreprises ferroviaires privées n'est possible que théoriquement. L'établissement et la mise à disposition des réseaux nécessaires dépassent les possibilités des entreprises privées, de telle sorte que les chemins de fer nationaux conserveront dans le segment de produit une position dominante sur le marché. D'un autre côté, à cause des pertes et des baisses de reve-

nus sur la commercialisation des trains complets, les chemins de fer nationaux sont obligés de renoncer aux subventions transversales et de rationaliser le transport de wagons isolés. Ceci devrait mener à une réduction de la palette de l'offre.

L'avenir des entreprises ferroviaires privées dans le transport de wagons isolés se trouve dans la concentration sur des points régionaux de consolidation (Railports) ainsi que dans l'établissement de transports réguliers entre les régions économiques européennes. Cette alternative est aussi dans l'intérêt des chemins de fer nationaux. En particulier Stinnes/Railion et les chemins de fer fédéraux helvétiques jouent déjà un rôle pionnier et présentent les premières offres de service de grande qualité. Mais dans le cas de chargements groupés via des Railports, les nouvelles entreprises ferroviaires n'ont accès qu'à un parc restreint de wagons privés. Également dans le transport de wagons isolés, les chemins de fer nationaux disposent de plus des deux tiers des wagons, ce qui cimente encore plus leur domination du marché.

En résumé, on constate que la libéralisation du transport ferroviaire de fret se limite à un potentiel de 30 % du trafic ferroviaire actuel. La cause en est dans une large mesure le manque de disponibilité de wagons pour les entreprises ferroviaires privées. En comparaison avec des discussions actuelles sur la séparation du réseau et de l'opération, cet état de fait est massivement sous-évalué. Le manque de disponibilité des wagons paralyse l'intérêt à investir et mène les entreprises ferroviaires privées à la résignation.

Si les politiques de transport nationales et européennes veulent vraiment encourager le transfert du transport de la route vers le rail, à côté de l'ajustement du financement des charges d'infrastructure, elles doivent résoudre les problèmes de l'interopérabilité et de la disponibilité des wagons. C'est une mission de l'Europe de procurer aux investisseurs des wagons ferroviaires une plus grande sécurité et, le cas échéant, de mettre les fonds nécessaires à leur disposition.

Libéralisation dans le transport ferroviaire de fret

Produit	Part de marché actuelle ¹ en Europe en %	Conditions d'accès des entreprises privées			Effet de la libéra- lisation en %
		Réseau ²	Traction	Wagon	
Transport inter- modal	15	X	X	X	15
Trains complets	45	X	X	seulement wagons P (env. 1/3)	15
Wagons isolés dans le système de triage	40	uniquement théorique car réseau nécessaire	X	seulement wagons P (env. 1/3)	—
					30

¹ estimation : les chiffres concrets n'existent que pour quelques chemins de fer

² modèle de séparation présumé

Source : IBS, Olaf Krüger

I. Vorwort des Präsidenten

Das Jahr 2006 hat bedeutende Umwälzungen für unseren Sektor und für die UIP mit sich gebracht. Die UIP hat die Herausforderungen angenommen und die bereits im Vorjahre als unerlässlich angekündigten erhöhten Anstrengungen auf sich genommen, um die Rolle der unabhängigen Wagenhalter und damit des ganzen Sektors zu stärken.

Das Inkrafttreten der neuen COTIF und des Allgemeinen Verwendungsvertrags (AVV) am 1. Juli 2006 hat das System der Einstellungsverträge mit den Staatsbahnen beendet und neue vertragliche Beziehungen zwischen Wagenhalter und EVU geschaffen. Der herkömmliche „Einstellungsvertrag“ wird nicht mehr als gesonderter Vertrag abgegrenzt, Rechte und Pflichten sind vielmehr im „Verwendungsvertrag“ zwischen den Parteien zu vereinbaren. Das neue Regime unterscheidet deutlich zwischen der technischen Zulassung von Eisenbahnfahrzeugen und dem Vertrag über die Verwendung von Wagen.

Die UIP als Vertreterin der P-Wagen-Branche hat es dabei als ihre ureigene Aufgabe betrachtet, durch jahrelange Verhandlungen mit den Bahnunternehmen die Freizügigkeit der Privatgüterwagen mit möglichst einheitlichen europaweiten Verwendungsbedingungen sicherzustellen.

Anfang letzten Jahres hatte die UIP sich einerseits auf die Einbringung ihrer Interessen in die Schlussverhandlungen des „Allgemeinen Verwendungsvertrags“ (AVV) zu konzentrieren, andererseits nach Erreichung dieses Ziels zu versuchen, im Rahmen der EU-Regelung über die Interoperabilität und Sicherheit des Bahnbetriebs die Position des bislang von der EU-Gesetzgebung stiefmütterlich behandelten Wagenhalters zu stärken.

Allgemeiner Vertrag für die Verwendung von Güterwagen (AVV)

Die erste Jahreshälfte 2006 erlebte nochmals intensive Schlussverhandlungen mit UIC/ERFA. Sie führten Anfang Juli zu einem für die UIP durchaus akzeptablen Kompromiss, insbesondere hinsichtlich der Geschäftsordnung zur Anwendung und Weiterentwicklung des AVV (Anlage 8 des AVV).

Gemäß dieser Anlage stehen sich nun unabhängige Wagenhalter, ehemalige Staatsbahnen und neue private Eisenbahnverkehrsunternehmen als völlig gleichberechtigte Partner in einem Gemeinsamen Ausschuss AVV gegenüber. Der Ausschuss, in dem die UIP einen der beiden Vorsitzenden stellt, hat

die Aufgabe, alle im Zusammenhang mit dem AVV sich ergebenden Probleme zu behandeln und einer einvernehmlichen Lösung zuzuführen.



Dies stellt einen deutlichen Wechsel gegenüber der vormals von der UIC dominierten Gemeinsamen

Sitzung UIC/UIP dar, die von dem Grundsatz beherrscht war, dass die betrieblichen Bedingungen des Einsatzes der Güterwagen nach „Beratung“ mit der UIP von den Staatsbahnen festgelegt wurden.

Parallel hierzu bereitet ein Ständiger Expertenausschuss, in dem die UIP ebenfalls paritätisch vertreten ist, die Sitzungen des Gemeinsamen Ausschusses vor.

Diese neuen Aufgaben führten seit dem 1. Juli 2006 zu einer erheblichen Mobilisierung der Ressourcen der UIP, um dem AVV seine Bewährungsprobe zu erleichtern und ihn schließlich zum Erfolg zu führen.

Ende 2006 waren rund 700 000 Güterwagen dem AVV beigetreten, davon rund 200 000 private Güterwagen. Eine flächendeckende Akzeptanz in ganz Europa ist damit praktisch erreicht.

Ich möchte bei dieser Gelegenheit dem Verhandlungsteam der UIP, ihren Vertretern im Gemeinsamen Ausschuss und in der Ständigen Expertengruppe meinen tief empfundenen Dank für die wertvolle Arbeit aussprechen, die sie geleistet haben und noch leisten werden. Mein besonderer Dank gilt dem ersten UIP-Vorsitzenden des Gemeinsamen Ausschusses, Gernot Schwyer, ohne dessen jahre-

langen Einsatz der AVV vielleicht nicht seine jetzige Form erhalten hätte.

Die UIP ist sich ihrer weiteren Verantwortung gegenüber den in ihren nationalen Verbänden zusammengeschlossenen Wagenhaltern voll bewusst. Aufgabe der UIP in den kommenden Jahren wird es sein, bei den zu erwartenden Umsetzungsschwierigkeiten des neuen vertraglichen Regelwerks tatkräftige Unterstützung zu leisten und immer wieder einzelne Vertragsparteien, die durch bilaterale Vereinbarungen die im AVV niedergelegten Mindeststandards zu unterlaufen suchen, an die absolute Notwendigkeit von allgemeingültigen Normen zum Wohle eines reibungslosen und effizienten Schienengüterverkehrs zu erinnern.

Stärkung der Position des unabhängigen Wagenhalters

Mit Ende der Einstellungsverträge stellte sich die Frage nach der Verantwortlichkeit für die 200 000 europäischen Güterwagen im privaten Eigentum, die nun nicht mehr im UIC/RIV-System integriert waren. Gemäß EU-Recht sind zwar die Eisenbahnverkehrsunternehmen (EVU) nach wie vor für die Sicherheit des Schienenbetriebs verantwortlich, jedoch ist es ihnen nicht mehr möglich, die Verantwortung für alle Aspekte des Sicherheitszustands fremder und oftmals nur kurzzeitig eingesetzter Wagen zu übernehmen. Dies bedeutet, dass der Wagenhalter von nun an eine erhöhte Verantwortung u.a. rund um die Zulassung sowie die Instandhaltungsregeln seiner Wagen tragen wird. Der AVV, der das alte System ablöst, trägt diesem Umstand Rechnung, die EU-Gesetzgebung, verfasst noch zu Zeiten des UIC/RIV-Systems, nicht.

Damit war der UIP eine weitere Aufgabe vorgegeben: Anerkennung des Wagenhalters als selbstständiger Akteur im Rahmen des EU-Rechts. Wichtigster Schritt dabei ist die Einführung einer Definition des Wagenhalters in die EU-Richtlinien (Sicherheit und Interoperabilität), die es ihm erlauben wird, neben EVU und Infrastrukturbetreibern einen sachgerechten Teil der Verantwortung selbst zu übernehmen.

Die Diskussion zur Festschreibung der Position des Wagenhalters mit der EU-Kommission begann Ende 2005 und setzte sich im Jahre 2006 fort.

Entscheidende Aspekte der UIP-Position waren bereits im 3. Schienenpaket der EU-Kommission wiederzufinden, das am 13. Dezember 2006 veröffentlicht wurde. Die konkrete Diskussion dieser Vorschläge setzt sich im Jahre 2007 in einer eigens geschaffenen „Keeper“-Arbeitsgruppe unter Vorsitz der GD TREN fort.

Hilfreich bei den letztjährigen Diskussionen war, dass es der UIP gelungen ist, eine einheitliche Position der betroffenen Schienenverbände zu erreichen.

Europäische Eisenbahnagentur

Die europäische Eisenbahnagentur begann in der ersten Jahreshälfte 2006 ihre Tätigkeit und wird nun nach und nach die gesamten technischen Aktivitäten der EU im Schienenbereich konzentrieren. Die Präsenz von UIP-Experten in den einschlägigen Arbeitsgruppen ist von höchster Wichtigkeit und erlaubte es, Einfluss auf die in 2006 verabschiedeten TSI „TAF“ und „Rolling Stock“ zu nehmen.

SEDP Reference Datenbank

Effizienter Datenaustausch ist wichtig, um Kunden im Schienengüterverkehr qualitativ hochwertige Dienstleistungen anzubieten. Die UIP begrüßte daher die Einführung einheitlicher technischer Standards zur Anwendung der Telematik im Schienengüterverkehr (TAF-TSI). Ziel dieser TSI ist es, den Austausch von Informationen wirksam den Kundenwünschen anzupassen, um damit die Wettbewerbssituation des Schienengüterverkehrs zu stärken. Die UIP hat daher in einer Grundsatzentscheidung Ende des Jahres ihre Mitarbeit bei dem gemeinsamen Projekt der Industrie zur Entwicklung des Europäischen Strategischen Entwicklungsplans (SEDP) beschlossen. Die Option des Aufbaus einer eigenen UIP-Referenzdatenbank im Rahmen des

SEDP-Projekts, um die Verpflichtungen des Wagenhalters nach der TAF-TSI zu erfüllen, wird geprüft. Sorgen bereitet in diesem Zusammenhang der durch verschiedene Faktoren ausgelöste „Boom“ an Datenbanken zur Erfassung von Rollmaterial sowie von technischen, betrieblichen und kommerziellen Einzeldaten. Obgleich im jeweiligen Einzelfall das Interesse vieler Beteiligten an den Daten plausibel erscheint, wird die UIP im laufenden Jahr verstärkt darauf achten müssen, dass die einzelnen Datenbanken von ihrer Struktur her zusammenpassen und der Pflegeaufwand sowie die Kostenbelastung aller Beteiligten überschaubar bleiben.

Zukunft der UIP

Die zunehmenden Belastungen und Herausforderungen im Rahmen der Liberalisierung schaffen für individuelle sektorbezogene Verbände wie die UIP beträchtlich zunehmende Anforderungen, die noch dadurch verstärkt werden, dass die neue politische Strategie der EU-Kommission vorsieht, bestimmte Tätigkeits- und Problemfelder auszugrenzen oder sie dem Sektor selbst anzuvertrauen, wie die Regelung über die Verwendung von Güterwagen (AVV), die Errichtung von Referenzdatenbanken (TAF-TSI), Interoperabilitätsfragen (ERA) usw.

Die neue Verantwortlichkeit des Wagenhalters als dritter Akteur im Schienengüterverkehr neben EVU und Infrastrukturbetreiber zeichnet der UIP eine neue Mission vor, die über den rein sektoralen Ansatz hinausgeht und eine Positionierung im Hinblick auf das Funktionieren des Schienengüterverkehrs in seiner Gesamtheit verlangt. Dies wird zunehmend zu einer verstärkten Präsenz der UIP in Diskussionen führen, die intermodalen und intramodalen Wettbewerb, gegenseitige Anerkennung, Trassenzugang, Einzelwagenverkehr, Dienstleistungsqualität, spezielles Schienengüternetz, Infrastrukturqualität, staatliche Beihilfen und Umsetzung der EU-Eisenbahnpakete einschließen, um hier nur die wichtigsten Punkte zu nennen.

Die UIP wird trotz des vermehrten Gewichts einer erweiterten EU weiterhin an den technischen Sitzungen der OTIF in Bern teilnehmen. Sie sieht in

der paneuropäischen Abdeckung wichtiger Einzelfragen, wie beispielsweise CIM und CUV, auch künftig eine unverzichtbare Rolle für diese Organisation.

Mit der Schaffung neuer Behörden und Ansprechpartner auf nationaler Ebene (nationale Sicherheitsbehörden, Regulierungsbehörden, benannte Stellen, usw.) sind auch die Mitgliedsverbände der UIP gefordert, ihren Beitrag zur Stärkung der Position der Wagenhalter zu leisten.

Für die UIP entstehen spürbare Probleme im Rahmen ihrer personellen und finanziellen Ressourcen. Vorschläge zu deren Lösung zu entwickeln war die wichtigste Aufgabe einer kleinen Task Force, die sich Ende Mai 2006 in der Schweiz zu einer mehrtägigen Klausurtagung traf.

Wichtigstes Ergebnis war der Beschluss, die Mitgliedschaftsstruktur, die Rolle der UIP-Gremien und der nationalen Verbände zu überdenken, der UIP mehr Mittel zur Verfügung zu stellen und die Vertretung in Brüssel zu stärken.

Bereits 2006 wurde der Beschluss realisiert, die UIP für die Zusammenarbeit mit anderen Verbänden des privaten Schienengüterverkehrs zu öffnen, mit denen übergreifende Interessen bestehen. Nur eine solche Kooperation wird es der UIP erlauben, künftig in proaktiver Weise ihrer Stimme über rein sektorale Interessen hinaus Gehör zu verschaffen.

Die Diskussion über die Schaffung einer gemeinsamen Struktur begann zunächst mit dem Verband der privaten EVU (ERFA) und schloss dann die Verlader im Schienengüterverkehr (ERFCP) und die Unternehmen für Güterverkehr und Logistik (F & L) ein. Ziel war, die Kräfte des privaten Sektors zu bündeln, gemeinsame Aktionen mit dem Fokus auf geschäftlich relevante Faktoren zu planen, um den Schienengüterverkehr kommerziell attraktiver zu gestalten und ein gewisses Gegengewicht gegen die Übermacht der Staatsbahnen in Brüssel zu schaffen.

Die Diskussionen führten am 14. November 2006 zur Unterzeichnung eines „Memorandum of Understanding“ zwischen den Präsidenten von

UIP, ERFA, ERFCP und F & L, das zur Schaffung des „House of Rail“ führte. Ein Aktionsprogramm für 2007 und ein Verhaltenskodex waren die ersten Zielpunkte, die sich die neue Organisation setzte.

Ausblick

Wichtige traditionelle Zielsetzungen der UIP sind erreicht oder dabei, realisiert zu werden. Im Jahre 2007 werden weitere Anforderungen auf uns zukommen, die wir durchaus in Chancen umwandeln können. Der Branche zu Hilfe kommt, dass das Interesse am Schienengüterverkehr spürbar wächst. Das

bislang Geleistete sollte uns ermutigen, die neuen Herausforderungen positiv, aber auch in realistischer Einschätzung weiterer notwendiger Reformen innerhalb des Verbandes anzugehen. Unser alle drei Jahre stattfindendes Großereignis, der UIP-Kongress, wird uns in diesem Herbst die Plattform für ein auch medial beachtetes Resümee sowie für die Formulierung unserer Anforderungen und Wünsche an einen noch leistungsfähigeren Schienensektor bieten.

Auf nach Cannes!

Dr. Heiko Fischer
UIP-Präsident

II. Bericht über die Arbeit der UIP

Das Jahr 2006 war geprägt durch die Bemühungen, den Übergang vom alten zum neuen System möglichst reibungslos zu realisieren und dabei die Ressourcen der UIP effizient einzusetzen.

Letzte Verhandlungen über den AVV und Inkrafttreten am 1. Juli

Anfang des Jahres wurden nochmals intensive Verhandlungen mit UIC/ERFA, insbesondere über das Abstimmungsverhalten bei Änderungen des Vertragstextes und über Fragen der Haftung bei Bagatellschäden geführt.

Ein EU-Workshop behandelte im Februar „Fragen der Wagenverwendung“. Wichtiges Ergebnis war, dass die EU den AVV als Thema aufgenommen und seine Bedeutung für den Liberalisierungsprozess anerkannt hatte. Demzufolge übte die DG TREN Druck auf die Verhandlungsparteien aus, die Verhandlungen über den AVV zu Ende zu bringen.

Eine abschließende Einigung über den AVV regelte den Sitz des AVV-Büros und das Funktionieren des Gemeinsamen Komitees, in dem die UIP volle Parität der Sitze erhielt. Das Komitee nimmt eine Wächter- und Leitfunktion ein und hat die Aufgabe, sich um die Fortentwicklung des AVV zu kümmern. UIP ist mit fünf Mitgliedern vertreten.

Die Einigung erlaubte, dass der AVV zusammen mit COTIF am 1. Juli in Kraft treten konnte. Die erste Sitzung des Gemeinsamen Komitees fand am 12. Juni statt und erreichte hinsichtlich des Vorsitzes als Kompromiss, diesen bis Ende 2008 gemeinsam von den Herren Schwyer (UIP) und Peetermans (UIC) wahrnehmen zu lassen.

Weitere Sitzungen fanden am 13. September und 21. Dezember statt.

Erfreulicherweise wurden von den UIP-Mitgliedsverbänden wenig Komplikationen in der Anfangsphase gemeldet.

Eine Umfrage des UIP-Büros Anfang August ergab, dass die auf der Beitrittsliste veröffentlichten Informationen im Wesentlichen korrekt waren.

Rund 40 Experten aus den verschiedenen UIP-Mitgliedsverbänden erklärten sich anlässlich einer Mitte des Jahres vom UIP-Büro durchgeführten

Umfrage zur Mitarbeit bei der Untersuchung und Klärung von technischen und rechtlichen Problemen bei der Anwendung des AVV bereit. Ihr Einsatz fällt in die Zuständigkeit der Koordinatoren des Ständigen Expertenausschusses, der die Sitzungen des Gemeinsamen AVV-Komitees vorbereitet. Der Expertenausschuss, in dem sechs Experten unter Beteiligung von UIP, UIC, ERFA und UIRR mitarbeiten, traf sich im Oktober und November.

Eine UIP-Broschüre mit Erläuterungen zum AVV wurde nach Ende der Verhandlungen in dreisprachiger Fassung an die Mitgliedsverbände der UIP verteilt.

Übergangsmaßnahmen

Mit der GD TREN wurden seit Anfang des Jahres Übergangsmaßnahmen diskutiert, die notwendig sind, da mit dem Ende des alten Systems das neue System (insbesondere TSI) noch nicht Anwendung findet.

Eine UIP-AG „Zulassung und Instandhaltung“ erstellte Anfang des Jahres ein Positionspapier zu Übergangsmaßnahmen hinsichtlich der Zulassung von Neuwagen und bestehenden Wagen, das Ende Januar der GD TREN und der Europäischen Eisenbahngagentur übermittelt wurde.

Der Güterverkehrsausschuss der UIC entschied am 19. April, die Anwendung der technischen Erfordernisse des RIV (Kapitel 2.2, Nummern 21.1 bis 21.7) fortzusetzen, bis die nationalen Sicherheitsbehörden sich wirksam in das Verfahren einschalten.

Ein im Februar von der DG TREN organisierter Workshop konzentrierte sich auf die Diskussion eines von der EU vorgelegten Leitfadens für Übergangsmaßnahmen. Nach weiteren Diskussionen mit den betroffenen Verbänden wurde ein revidierter Leitfaden von der DG TREN im August vorgelegt.

In ihrem Übergangsfaden erachtete die EU u.a. folgende Aktionen für notwendig:

- die Klärung der Rolle des Wagenhalters hinsichtlich seiner EU-rechtlichen Basis,
- die Rolle des Halters im Instandhaltungsverfahren.

Diskussion um die Rolle des Wagenhalters

Eine ad hoc-AG der UIP erstellte in einer Sitzung am 2. und 3. März ein Grundsatzpapier zur Instandhaltung, das der EU am 7. März zugeleitet wurde.

Die UIP wies dabei auf die neue Situation hin, die durch die Übernahme der Verantwortung des Halters für seine Wagen und ihre Instandhaltung entsteht. Konzept der UIP ist es, ein Format vorzuschlagen, das überall in Europa mit dem geforderten Sicherheitsmanagement System (SMS) und den zertifizierten Werkstätten übereinstimmt.

Das vorgeschlagene System soll zur Akkreditierung der Halter führen mit der Folge, dass das erhaltene Zertifikat für alle Industriepartner und deren SMS akzeptabel ist. Dies würde eine unabhängige Bewertung durch EVU unnötig machen.

Das System, das sowohl für bestehende RIV als auch für neue TSI-Wagen anwendbar ist, beinhaltet eine Instandhaltungspolitik, Instandhaltungspläne für die Wagen und ein Kontrollsystem für die Sicherheitsleistung (Safety performance monitoring system).

Im Juli leitete die UIP der EU ein weiteres Positionspapier zu, das die Verankerung der Rolle des Wagenhalters im EU-Recht und seine Verantwortung für die Instandhaltung der eigenen Wagen forderte.

Am 20. Oktober fand ein EU-Workshop über den AVV mit starker UIP-Beteiligung statt.

Wichtigstes Ergebnis aus UIP-Sicht war die Gründung einer Arbeitsgruppe unter Leitung der DG TREN, der Vertreter aus UIC, UIP, ERFA, ERA, OCTI und NSA angehören, und der als Mandat die Klärung des Halterbegriffes, der Verantwortlichkeit des Halters für die Instandhaltung und der möglichen Zertifizierung des Halters erteilt wurde. Die Arbeiten der Gruppe sollen im Mai 2007 mit der Vorlage von konkreten Vorschlägen an die EU abgeschlossen werden. Hervorzuheben war die positive Haltung der beteiligten Verbände sowie des EBA und OCTI, die die Position der UIP unterstützten.

Die Diskussion konzentrierte sich Ende des Jahres auf die von OCTI vorgeschlagene neue „Halter“-Definition, die die CUV-Definition ergänzte. Diese Definition wurde in die Änderungsvorschläge der DG TREN zu den Richtlinien über Eisenbahnsicherheit und Interoperabilität aufgenommen, die am 13. Dezember veröffentlicht wurden.

Positiv war außerdem zu vermerken, dass die Verantwortung des Halters für die Instandhaltung vorgesehen und außerdem die Zertifizierung des Halters angenommen wurde. Für die Verbände geht es jetzt darum, die zwischen ihnen einstimmig gebilligte „obligatorische“ Zertifizierung durchzusetzen. In diesem Punkt zeigten sich zwischen den Nationalen Sicherheitsbehörden unterschiedliche Ansichten. Da eine Regelung der Zertifizierung auf jeden Fall Jahre dauern wird, liegt das Problem vor allem darin, eine Lösung für den Übergang zu finden.

Input des Wagenhalters in die künftige Referenzdatenbank „Rollendes Material“ gemäß TAF-TSI

Eisenbahnverkehrsunternehmen und Infrastrukturbetreiber legten 2006 einen „Strategischen Europäischen Entwicklungs-Plan“ (SEDP) für die Implementierung der TAF-TSI vor. Der SEDP ist eine Anforderung der TAF-TSI (Punkt 7.1.2), die auf die europäische Schienengüterindustrie Anwendung findet. Ziel ist der leistungsfähige Austausch von Informationen durch Koordinierung der individuellen Durchführungsprogramme.

Die privaten Wagenhalter wurden aufgefordert, dem SEDP beizutreten. Um ihren Informationsverpflichtungen aus der TSI nachzukommen, müssen sie in eine künftige Referenzdatenbank „Rollendes Material“ Informationen eingeben bezogen auf

- die Identifizierung des Fahrzeugs,
- die Bewertung der Kompatibilität mit der Infrastruktur,
- die Bewertung der relevanten Beladungsmerkmale,
- bremsrelevante Merkmale,
- die Instandhaltungsdaten und
- die Umwelteigenschaften.

Der Geschäftsführende Ausschuss der UIP akzeptierte im Dezember einstimmig die Verantwortlichkeit der UIP im Rahmen des SEDP. Die nationalen Verbände der UIP wurden Ende des Jahres über die Verpflichtungen der Wagenhalter im Rahmen der TAF-TSI und über die im Rahmen der UIP zu diskutierenden Optionen der Errichtung einer UIP-Datenbank oder des individuellen Zugriffs der Wagenhalter auf bestehende Datenbanken informiert.

Arbeiten der OCTI/OTIF

Das Mitte 2006 in Kraft getretene COTIF bestimmt, dass innerhalb von sechs Monaten eine technische Arbeitsgruppe sich mit der Ausarbeitung der technischen COTIF-Anhänge „APTU“ und „ATMF“ zu befassen hat. Im Vorfeld dieser Arbeiten entstand eine Diskussion zwischen EU und OCTI, da von EU-Seite die Anhänge als teilweise unvereinbar mit dem EU-Recht angesehen wurden. Die erste Sitzung der technischen Expertengruppe, an der sich UIP-Experten beteiligten, beschäftigte sich daher hauptsächlich mit formellen Fragen. Beschlossen wurde die Gründung von zwei Unterarbeitsgruppen, die sich mit Strategie (Verhältnis EU – OTIF) und technischen Fragen beschäftigen sollte. Die technische Gruppe einigte sich, die TSI der EU wörtlich in die technischen COTIF-Anhänge aufzunehmen.

Die Europäische Eisenbahnagentur (ERA)

UIP-Experten arbeiteten 2006 hauptsächlich in drei wichtigen Arbeitsgruppen mit:

AG „Zertifizierung von Instandhaltungswerkstätten“

Die Gruppe nahm Ende September 2005 ihre Arbeit auf. Ziel der Gruppe ist, Ende 2007 eine Empfehlung für die EU-Kommission auszuarbeiten mit Vorschlägen für die Zulassung von Instandhaltungswerken. In der AG sind insbesondere die nationalen

Sicherheitsbehörden stark vertreten. Umfangreiche Dokumentation wurde den nationalen Verbänden im Juli und im September zugestellt.

Der Bitte des Dachverbands der Europäischen Chemie, in dieser AG durch die UIP mit vertreten zu sein, um ihre Interessen bezüglich des Qualitätssystems SQAS äußern zu können, wurde von der UIP entsprochen.

AG „Zulassung von rollendem Material“

Ziel der Gruppe ist es, der EU-Kommission ein genormtes Format für das Nationale Wagenregister (NWR) zu empfehlen. Das NWR deckt alle Wagen ab, die entsprechend den TSI in Betrieb genommen werden. Der Anwendungsbereich des NWR wurde ebenfalls auf bestehende Wagen erweitert.

Die Nutzung des Wagenregisters wurde von der AG wie folgt definiert:

- Registrierung der Zulassung und der dem Fahrzeug zugeteilten Identifikationsnummer;
- Suche nach europaweiter kurzer Information bezüglich eines besonderen Fahrzeugs;
- Verfolgung rechtlicher Aspekte, wie Verpflichtungen und juristische Information;
- Information für Inspektionen, hauptsächlich auf Sicherheit und Instandhaltung bezogen;
- Möglichkeit des Kontakts mit Eigentümer und Halter;
- Prüfung der Sicherheitserfordernisse vor Ausgabe von Sicherheitszertifikaten;
- Verfolgung eines besonderen Fahrzeugs.

Hauptinteressenpunkte für UIP

Die AG entschied, den Eigentümer und den Halter eines Wagens einzutragen. Die Eintragung des Eigentümers erfolgt jedoch auf Druck der UIP hin nur freiwillig. Sollte ein Halter wechseln, trifft den gegenwärtig registrierten Halter die Pflicht, dies der Nationalen Sicherheitsbehörde mitzuteilen.

Die AG ist der Auffassung, dass der Halter für die Instandhaltung verantwortlich ist. Eine Fahrzeughaltermarkierung (FHM) ist in Anhang P1 der

TSI „Rollendes Material“ vorgesehen. Ein zentrales FHM-Register wird durch eine Zentralbehörde errichtet.

Eine 12stellige Identifizierungsnummer für Fahrzeuge im internationalen Verkehr soll in zwei Schritten entwickelt werden:

- Zuteilung einer 12stelligen Zahl im NWR, die gemäß den Merkmalen des Fahrzeugs definiert wird,
- Anbringung der 12stelligen Zahl am Fahrzeug innerhalb sechs Jahren.

Fahrzeuge, die nur im nationalen Verkehr eingesetzt sind, wenden obiges Verfahren nur freiwillig an. Alle Neuwagen benötigen die 12stellige Nummer.

Die AG beendete ihre Arbeit im Juli und legte einen Abschlussbericht vor. Anschlussarbeiten erforderten den Einsatz der UIP-Experten bis zum Jahresende.

AG „Sicherheitszertifikat“

Die in dieser Gruppe diskutierten Sicherheitszertifikate betreffen hauptsächlich die EVU. Die Erwägungen hinsichtlich des Safety Management Systems sind jedoch auch für die geplante Zertifizierung des Halters von Interesse.

Die UIP übernahm außerdem verantwortlich den **CEN-Workshop „Railway Applications – Vehicle Marking“**, der den Auftrag hat, binnen eines Jahres eine europäische Norm zur Unterstützung der TSI „Rollmaterial“ zu entwickeln.

Zusammenarbeit mit europäischen Verkehrsverbänden – House of Rail

Nachdem das Direktionskomitee der UIP im September „grünes Licht“ für eine Öffnung der UIP zur Zusammenarbeit mit anderen Verkehrsverbänden gegeben hatte, wurde am 14. November in Brüssel ein „Memorandum of Understanding“ von den Präsidenten von UIP, ERFA, ERFCE und F & L unterzeichnet. Ziel dieser Aktion ist, „mit einer

Stimme für gemeinsame Interessen“ zu sprechen, um bei EU-Instanzen besser Gehör zu finden.

Angesichts der zögerlichen Umsetzung der EU-Gesetze kamen die vier Verbände zu dem Schluss, dass eine schnelle gemeinsame Aktion nötig sei, um die Bahnliberalisierung in der EU voranzutreiben.

Ausschuss „Untergestell“

Sieben Jahre nacheinander hat nun der Ausschuss „Untergestell“ seine beiden jährlichen Sitzungen im Mai und November 2006 in Paris abgehalten. An die zehn UIP-Mitgliedsverbände waren vertreten.

Wie dies bei der letzten Generalversammlung betont wurde, lässt sich zunächst die Annäherung der technischen Experten einer Mehrheit von Verbänden in der Bilanz festhalten. Dadurch wird das Kennenlernen ermöglicht, gegenseitiger Erfahrungs- und Informationsaustausch über die bewältigten Probleme erleichtert, ja sogar konzertiertes Handeln gegenüber den jeweiligen nationalen Behörden ins Auge gefasst, was in der gegenwärtig von uns gelebten Übergangszeit umso beachtlicher ist.

Seit dem Jahr 2000, Zeitpunkt der Einrichtung dieses Ausschusses, traten bedeutsame Änderungen ein:

- Unsere internationalen Kontakte bestanden vor allem bei der UIC (Paris) mit dem gemischten Unterausschuss „Güterwagen“, der AG 5 „RIV“, der AG „Beladevorschriften“.
- Unsere nationalen Kontakte bestanden vor allem mit unserem traditionellen Eisenbahn-Unternehmen, das unsere Güterwagen zuließ.
- Die vom Ausschuss angegangenen Themen waren im Wesentlichen technischer Natur.

Heute sieht die Situation so aus:

- Wir müssen uns einem neuartigen Umfeld mit einer verstärkten Rolle des Güterwagenhalters anpassen und den Übergang bewältigen.

- Seit den ersten Arbeiten der AEIF, die mit der Ausarbeitung der ersten TSI beauftragt wurde, trat eine schrittweise Entwicklung bei den behandelten Themen ein. Die technischen Experten der UIP waren daran von Anfang an beteiligt, nahmen an den verschiedenen AG teil. Dabei hielten sie die Verbände über den erzielten Fortschritt auf dem Laufenden, vor allem auf dem Umweg über den Ausschuss.
- Der Tätigkeitsbericht 2005 spiegelte bereits diese Entwicklung wider.

Das Jahr 2006 ist ein entscheidendes Jahr gewesen, und zwar wegen:

- des Inkrafttretens der neuen COTIF, wodurch in technischer Hinsicht unser Regelwerk für die Zulassung hinfällig wurde,
- der Unterzeichnung des AVV durch eine Mehrheit von Mitgliedern,
- der Veröffentlichung der uns betreffenden TSI und deren sehr baldigen Anwendung,
- der Umsetzung dieser neuartigen Regulierung durch die Behörden der Mitgliedsstaaten der EU.

Die Vorschriften auf dem Gebiet der technischen und betrieblichen Probleme entwickeln sich, unsere Gesprächspartner ebenfalls. Diese Entwicklungen stehen hauptsächlich im Mittelpunkt unserer Sitzungen. Selbst wenn Vertreter der UIP an der Ausarbeitung und an der Einführung dieser Vorschriften mitgewirkt haben, so besteht doch die Notwendigkeit,

- sie zu kennen, sie zu analysieren, sie bekannt zu machen und zu versuchen, Lösungen vorzuschlagen, wenn ein Punkt der Klärung bedarf, oder wenn das Fehlen einer Lösung festgestellt wird,
- sie sich anzueignen,
- sie umzusetzen und sie anzuwenden.

Bei unseren Sitzungen wurde eine möglichst vollständige Information von den verschiedenen Experten gegeben. Diese wird gegebenenfalls bei Diskussionen vertieft.

Aus den erörterten Diskussionspunkten können benannt werden:

- der Leitfaden der GD TREN für die Überleitung (1. und 3. Fassung) in Bezug auf TSI AVV;
- der technische Teil des AVV und des Anwendungsleitfadens, insbesondere die Fragen im Zusammenhang mit der Schadensfeststellung oder den Anforderungen von Ersatzteilen;
- die Einführung der neuen COTIF, deren Anhänge ATMF und APTU in neue Form gebracht werden müssen, um sie mit den Spezifikationen der EU in Einklang zu bringen und auch damit sie als Regelwerke für die Nicht-Mitgliedsstaaten der EU, wie z.B. die Schweiz oder Kroatien dienen können;
- die TSI für die Güterwagen:
 - TSI „Güterwagen“ (WAG), die Ende Januar 2007 in Kraft treten soll und für welche „open points“ bestehen, die eine Zulassung für die Inbetriebnahme in jedem Staat erfordern. Es wird ebenfalls auf das Kapitel 7, „Anwendung“, und auf die für jeden Staat spezifischen technischen Vorschriften hingewiesen;
 - TSI „Lärm“ (NOI), deren Einführung spätestens mit derjenigen von TSI WAG verbunden werden kann. In diesem Zusammenhang sei vermerkt, dass die TSI NOI Verpflichtungen der Lärminderung (Zielsetzung) für Neubau- oder umgebaute Güterwagen festlegt, während dagegen die TSI WAG den Einbau von Verbundbremssohlen empfiehlt (Einsatzmittel), obwohl die mit ihrer Verwendung verbundenen Versuche gegenwärtig einen „open point“, bedeuten in der Verantwortung eines jeden Staates. Desgleichen dürfen auch die Arbeiten der GD ENV nicht vergessen werden, die sich mit den vorhandenen Güterwagen befassen;
 - TSI „Betrieb“ (OPE). Wir verfolgen ihrer wegen die Einführung des Anhangs P für die Nummerierung der Güterwagen, ihre Entwicklung, die Erstellung eines Anwendungsleitfadens und die Einführung des Wagenregisters VKM (vehicle keeper marking);
 - TSI „Telematikanwendungen“ (TAF), deren wegen die UIP die Mitglieder bereits

mehrmals besonders aufmerksam gemacht hat.

Die Arbeiten der Agentur (ERA), an denen die Vertreter der UIP mitarbeiten, betreffen insbesondere:

- das Nationale Wagenregister (NVR) und die Kohärenz der verschiedenen Register für die Fahrzeuge,
- die Zertifizierung der Instandhaltungswerkstätten der Fahrzeuge. Hier ist eine Orientierung in Richtung eines „System“-Regelwerks im Gange, das empfohlen wird und für alle Fahrzeuggattungen gelten soll,
- die Eisenbahnbetriebssicherheit und die Sicherheitsbescheinigung der Eisenbahnverkehrsunternehmen,
- die Arbeiten der GD TREN über die „Cross Acceptance“, die zu den Vorschlägen der Kommission vom 13.12.06 führen, die a priori nicht die Möglichkeit geben, die Probleme kurzfristig zu lösen.

Dazu gehören auch:

- die Einführung und die Organisation der nationalen Sicherheitsbehörden in den verschiedenen Mitgliedsstaaten,
- die Arbeiten der UIP über den Halter und seine Rolle in der Instandhaltung und dem Management der Betriebssicherheit.

Hierfür hat der Ausschuss seine volle Daseinsberechtigung, und an Arbeiten für das Jahr 2007 fehlt es nicht. Es mag sich allerdings Aufgabenkollision mit anderen Strukturen der UIP ergeben, und ihre Aufgabenzuweisungen müssen wahrscheinlich noch einmal neu bestimmt werden.

Ausschuss „Aufbauten“

Der Ausschuss „Aufbauten“ tagte im Jahr 2006 zweimal unter der Leitung des Vorsitzenden, Rainer Kogelheide, GATX Rail Germany GmbH, in Hamburg und in Wien.

Im Gebiet der Begleitung gefahrgutrechtlicher Themen beschäftigten folgende Themen den Ausschuss:

- Zulassung von Crash-Puffern
Diskussion bestand über die Zulassungskriterien zwischen Behörden (z.B. EBA) und Industrie.
- Sicherung von Klapptafeln
Der UIC-Antrag an den RID-Fachausschuss (RID-FA) zur Sicherung von Klapptafeln (OTIF/RID/CE/2006/6) wurde zur Diskussion gestellt.
- Risiken aus Gasexplosionen bei LPG-Wagen
Die Risiken der Explosion eines Druckgastanks durch zu hoch werdenden Gasdruck, z.B. durch Unterfeuerung eines LPD-Wagens, wurden diskutiert. Hierzu liegt die Forderung einiger Länder zur Ausrüstung solcher Wagen mit Sicherheitsventil und Isolierung vor.
- Schutzwagenregelungen
UIP lehnte einen Antrag Finnlands zur Einführung einer Schutzwagenregelung bei Transporten sehr gefährlicher Güter ab. Argumentiert wurde, dass dies wirtschaftlich und organisatorisch nicht realisierbar sei.
- Tropfleckagen
Zu diesem Thema wurde keine abschließende Lösung gefunden. Grund dafür ist hauptsächlich, dass die Ursachen für diese Art Leckagen nicht eindeutig erkennbar sind.
- Entgleisungsdetektion
Die Untersuchungen in der Schweiz mit der mechanischen Sensorik wurden unter die Lupe genommen.
- Umsetzung der Richtlinie TEPD
Die Umsetzung zum 01.07.2007 ist festgelegt. Jedoch ist die Abnahme nach Regelungen der Module strittig, da in der Richtlinie die Abwicklung eines Moduls von einer benannten Stelle bis zum Ende gefordert

ist, was zu immensen Zusatzkosten führen wird. UIP wird den Antrag einreichen, auch die Teilprüfung übergreifend über die benannten Stellen zu akzeptieren.

Hinsichtlich der bei der Codierung von Tanks aufkommenden Fragen fand ein Erfahrungsaustausch statt. Es wurde festgestellt, dass Tankcodierung heute keine nennenswerten Probleme mehr verursacht.

Auch die Begleitung der ersten Überarbeitung der gefahrgutrechtlichen EN-Normen, wie z.B. EN 14025 „Bau und Auslegung von Tanks“ und EN 12972 „Tankprüfungen“ waren Arbeitsthemen in 2006.

Der Arbeitskreis beschloss, nach langjähriger Pause in 2007 wieder einen Erfahrungsaustausch zur Nutzung des Reinheitsschlüssels zu veranstalten.

Der langjährige Gast Luc Van de Velde, der als Chairman die Arbeitsgruppe „RailTech“ der CEFIC leitete und in dieser Position den Kontakt zu diesem UIC-Ausschuss hielt, verabschiedete sich in 2006 wegen neuer Aufgaben. Die Arbeitsthemen hier waren unverändert: Jährliche Zwischenchecks, Mitlaufdokumentation bei Reparaturen und Revisionen und SQAS-Workshops.

Einrichtung einer speziellen UIP-Mitgliedswebsite mit Zugangscode

Mitgliedern der UIP wurde Ende des Jahres eine virtuelle Bibliothek zugänglich gemacht, die Dokumente (Gesetze, Gutachten, Protokolle usw.) zu allen Tätigkeitsfeldern der UIP zur Verfügung stellt.

III. Das interne Leben der UIP

Generalversammlung

Die Generalversammlung des Jahres 2006 fand am 29. September in Ravello statt. Anlässlich der Generalversammlung wurden folgende Punkte behandelt:

- Die Niederschrift über die Generalversammlung vom 30. September 2005 in Bratislava wurde einstimmig genehmigt.
- Der 56. Geschäftsbericht, der das Geschäftsjahr 2005 umfasst, wurde genehmigt.
- Der Bericht der Rechnungsrevisoren für 2005 wurde vorgelegt. Die Generalversammlung dankte den Revisoren für ihre Arbeit.
- Die Generalversammlung genehmigte die Jahresabrechnung und die Bilanz 2005.
- Dem Direktionskomitee wurde einstimmig Entlastung erteilt.
- Die Generalversammlung benannte als Rechnungsrevisoren für das Geschäftsjahr 2006 die Herrn Xavier Ducluzeau (ERMEWA) und Vincent Bourgois (TRW).
- Die Mitgliedsverbände wählten für 2006/2007 folgende Delegierte in das Direktionskomitee:

Belgien	Herrn V. Bourgois
Bulgarien	Herrn D. Chernev
Deutschland	Herrn Dr. H. Fischer
Frankreich	Herrn B. Dambrine
Italien	Herrn M. Pacella
Niederlande	Herrn D. van Riel
Österreich	Herrn J. Feindert
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 2007.
- Jahresbeiträge 2007: entsprechend der im Direktionskomitee erreichten Entscheidung wird beschlossen, die Mitgliederbeiträge folgendermaßen anzupassen: der Grundbeitrag beträgt 2 000 € und der Beitrag pro 100 Wagen 325 €.
- Die Generalversammlung 2007 wird am 20. September in Cannes stattfinden.

Direktionskomitee

Im Jahre 2006 tagte das Direktionskomitee der UIP am 9. März in Hamburg und am 29. September in Ravello.

Geschäftsführender Ausschuss

Der Geschäftsführende Ausschuss trat 2006 insgesamt viermal zusammen. Die Sitzungen fanden am 8. März und 21. Juli in Hamburg, am 28. September in Ravello und am 4. Dezember in Hamburg statt.

Ausschüsse

In 2006 tagten die Hauptausschüsse der UIP:

„Untergestell“: am 04.05. und 13.11. in Paris;
„Aufbauten“: am 10.05. und 25.09. 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:	Der Generalsekretär:
Dr. Heiko Fischer	Wolf D. Gehrmann

IV. Outstanding Issues for Independent Wagon Keepers

House of Rail

Memorandum of Understanding

Parties hereto

This Memorandum of Understanding (MoU) is an agreement between the following Associations:

ERFA – European Rail Freight Association

ERFCP – European Rail Freight Customers Platform

F&L – European Freight and Logistics Leaders Forum

UIP – International Union of Private Wagons

Objectives

The aforementioned Associations share the conviction that the current European rail freight market is not currently achieving its potential. In the interests of the European economy and the environment, rail could contribute, to a much greater degree, to an efficient freight transport system. This requires higher quality and productivity of rail freight services. Intra-modal competition is the most appropriated tool to reach it. The legal basis for competition is already created but, unfortunately, full implementation of the legislation and the parallel commitment to making it work is still insufficient, at least in some Member States.

The aforementioned associations have reached an agreement to pursue jointly the objective of achieving full market liberalisation, the emergence of competing railway operators and open access to all rail facilities in Europe.

The joint lobbying power of these associations will facilitate their ability to be heard by all relevant European institutions as well as by Member States' Governments.

Working Principles

The said organisations seek to formalise this joint relationship in order to work together on issues common to them. They would still remain free to pursue issues on which there is not agreement between them.

The signatories to this MoU agree to work together to:

- Ensure that their views and interests are promoted and communicated effectively vis-à-vis all relevant European institutions
- Coordinate their respective views on all relevant EU policies which are of concern to all the signatories
- Develop a joint approach to foster their respective rail freight business via joint projects
- Cooperate in all ways necessary to promote and/or defend their joint interests (lobbying, conferences, position papers, etc.)

Working Methods

- The four Secretary Generals will keep in close contact and meet regularly at least once a month. They will agree unanimously on the items to be followed.
- They will agree on a common opinion or note diverging positions.
- They will agree on how to pursue and communicate the common opinion.
- In the case of disagreement they will inform their respective Board or Steering Committee.

The signatories to this MoU have identified a set of concrete issues summarised below on which they agree to work together along the lines described above.

- Antitrust/competition issues
- EU legislation, including compliance by member states
- Infrastructure (separation of infrastructure from operations, conditions, pricing)
- Insurance (European cross-border coverage)
- Interoperability
- Safety
- Noise reduction
- Regulatory Bodies
- Rolling stock (harmonisation, pricing, dismantling, 2nd hand market)
- Security of rail freight transport
- Single wagons
- Standardisation of contracts (e.g. General Contract of Use)
- State subsidies (abolition)
- Statistics (where needed and useful)

Other issues may be added by mutual agreement between the parties.

Governance

- The signatories understand that there are issues which each signatory might want to pursue individually, either because of political reasons, diverging views or specific objectives.
- The signatories also agree not to pursue any acquisition activities amongst the membership of the other signatories.
- The signatories may cooperate with other associations not covered by this MoU for political or other reasons. Individual agreements of any of the signatories on issues covered by this MoU will require the consent of the other signatories.
- The signatories to this MoU will ask the Secretary Generals of the signatory associations to monitor the activities foreseen within the MoU. The latter will report to their respective associations and submit a joint report at the end of every 6-months period (see "period of agreement" below).

Other parties

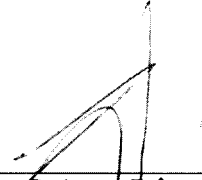
During the period of validity of this MoU, the signatories may agree by mutual consent to accept other companies and/or organisations to participate in the relevant discussion with a view to joining any particular action proposed or to signing this MoU.

Period of Agreement

This MoU is valid from the date of its signature for as long as the parties so require it. This MoU will be reviewed every 6 months to allow for a review of the work achieved and to conceive other measures that might be deemed appropriate to best pursue the achievement of the joint objective.

Given at Brussels on 14th November 2006

For ERFA



Dr Luca Ronzoni
President

For ERFCEP



Mr Georges di Lallo
President

For F&L



Mr Emilio Fernandez
President

For UIP



Dr Heiko Fischer
President



Der Vorsitzende des Vorstandes der Interessengemeinschaft der europäischen Bahnspediteure (IBS) und Vorsitzende des Vorstandes von Kühne & Nagel, Olaf Krüger, beschrieb im August 2006 die Situation der Privatgüterwagen im Schienengüterverkehr aus der Sicht eines großen europäischen Spediteurs. Seine Analyse deckt sich weitgehend mit der Sicht der vier Allianzpartner des House of Rail. Die IBS hat Anfang 2007 angekündigt, ihren Beitritt zum House of Rail zu sondieren. Wir veröffentlichen diesen Artikel mit freundlicher Genehmigung der Deutschen Verkehrs Zeitung (DVZ).

Liberalisierungsbremse Wagon

Bislang gilt die fehlende Trennung von Netz und Betrieb als wesentlicher Grund für Schwierigkeiten im Zugang zu ausländischen Eisenbahnnetzen. Tatsächlich sorgt aber ein Mangel an frei verfügbaren Wagons dafür, dass 2007 höchstens ein Drittel des grenzüberschreitenden Eisenbahnverkehrs in den Wettbewerb geht.

Im Januar 2007 ist es so weit: Der europäische Eisenbahngüterverkehr ist realisiert. In Brüssel werden die Feierlichkeiten vorbereitet, und die Verkehrspolitikern werden sich gegenseitig mit Lob über das Geleistete überschütten.

Unbestritten ist: Seit den Anfängen der europäischen Gesetzgebung 1957 in Rom (Römische Verträge) hat die Verkehrspolitik einiges geleistet. Zwei umfangreiche Gesetzespakete schaffen die Voraussetzungen dafür, dass jedes interessierte Eisenbahnverkehrsunternehmen das europäische Eisenbahnnetz nutzen kann.

Die Öffnung der Netze geht einher mit Bemühungen um Qualität und Interoperabilität, ohne dass jedoch bisher ausreichend konkrete Maßnahmen in Angriff genommen wurden. In der Interoperabilität ohnehin, aber auch in der Dynamik und dem Servicebewusstsein bleibt der Eisenbahngüterverkehr hinter Angeboten auf der Straße zurück.

Eine Nachlässigkeit leistet sich die europäische Verkehrspolitik, indem sie glauben macht, mit dem Vollzug der Netzöffnung in Europa sei die Liberalisierung herbeigeführt.

Newcomer benachteiligt. Abgesehen von erheblichen Verzögerungen in einzelnen Mitgliedstaaten, umständlichen Zulassungsverfahren und der in mehreren Ländern fehlenden konsequenten Trennung von Netz und Betrieb gibt es ein weiteres Defizit. Das größte Hindernis der Liberalisierung besteht in der unzureichenden Wagonverfügbarkeit als wesentliche Voraussetzung für die Aufnahme von Carrier-Dienstleistungen.

Dies wird bei der Betrachtung der Produkte des Eisenbahngüterverkehrs deutlich (siehe Tabelle).

Im Intermodalverkehr, der gegenwärtig in Europa einen Anteil von maximal 15 Prozent besitzt (konkrete Zahlen liegen leider nicht von allen Ländern vor), gibt es durchgehend liberalisierte Bedingungen. Neben dem freien Netzzugang können Bahnbetreiber im notwendigen Umfang auch auf Lokomotiven und Wagons zugreifen, die sich in privater Hand befinden. Zudem übernehmen Operateure des Kombinierten Verkehrs (KV), Reedereien und Speditionen zunehmend die Bereitstellung gebündelter Zügeinheiten. Stark wachsende Mengen im Seehafenverkehr, steigende Kostenbelastung des Lkw und Förderungsmöglichkeiten des KV in mehreren Ländern lassen hohe Wachstumsraten erwarten. Der hohe Liberalisierungsgrad im Intermodalverkehr und die Beschäftigung der Wagons in Rundlaufverkehren werden kurzfristig dafür sorgen, dass Privatwagoneigentümer in neuen Wagons für den Kombinierten Verkehr investieren.

Anders im Produktbereich Ganzzugverkehr mit konventionellen Wagons. Zwar ist neben dem freien Netzzugang auch die Verfügbarkeit der Traktion gewährleistet, und Lokhersteller bzw. -vermieter planen weitere Investitionen. Aber: Die vollständige Liberalisierung des Ganzzugverkehrs scheitert an der

Verfügbarkeit der entsprechenden Wagons. Weniger als ein Drittel der im Ganzzugverkehr eingesetzten Wagons gehören privaten Eigentümern. Die verfügbaren Wagons beschränken sich zudem vor allem auf Kessel- und Schüttgutwagons sowie einzelne Gattungen für Montanverkehre.

Zwei Drittel aller Wagons gehören den staatlichen Bahnen. Sie werden versuchen, ihre Vormachtstellung im Ganzzugverkehr durch gezielte Investitionen in diese Wagonsegmente auszubauen. Auch die Übernahme von Privatwagonvermietern wird für die staatlichen Bahnen von größtem Interesse sein. Aus unternehmerischer Sicht ist dies durchaus legitim. Wenn es aber darum geht, den Liberalisierungsprozess in Gang zu halten, ist vor allem die Politik gefragt, solche Übernahmen zu verhindern.

Das Interesse privater Unternehmen, in neue Massengutwagons zu investieren, hält sich momentan in Grenzen. Der Grund liegt darin, dass die Regelung des Wagoneinsatzes bei den staatlichen Bahnen nach Auslaufen des Güterwagenauschabkommens RIV auf der Basis nationaler Verträge erfolgen wird. Der neue Wagonverwendungsvertrag AVV bietet hierfür keinen Ersatz. Die unklare Rechtslage, insbesondere hinsichtlich der Behandlung von Leerwagontransporten, behindert im Moment das Investitionsinteresse.

Einzelwagen bedroht. Im Einzelwagenverkehr über die Rangierbahnhöfe, der europaweit zirka 40 Prozent der Transportleistungen auf der Schiene ausmachen dürfte, ist der Netzzugang für private Eisenbahnen nur theoretisch möglich. Aufbau und Vorhaltung der notwendigen Netzwerke überfordern private Unternehmen, so dass die staatlichen Bahnen in diesem Produktsegment eine marktbeherrschende Stellung behalten werden. Auf der anderen Seite sind die staatlichen Bahnen durch Verluste und rückläufige Einnahmen bei Ganzzuggeschäften gezwungen, auf

Quersubventionen zu verzichten und den Einzelwagenverkehr zu rationalisieren. Dies dürfte zu einer Reduzierung der Angebotspalette führen.

Die Zukunft privater Eisenbahnen im Einzelwagenverkehr liegt in der Konzentration auf regionale Konsolidierungspunkte (Railports) sowie im Aufbau regelmäßiger Verkehre zwischen europäischen Wirtschaftsregionen. Diese Alternative liegt auch im Interesse der staatlichen Bahnen, wobei insbesondere Stinnes/Railion und die Schweizerischen Bundesbahnen bereits eine Vorreiterrolle übernommen haben und erste hochwertige Leistungsangebote vorhalten. Doch die neuen Eisenbahnen können selbst im Falle der Ladungsbündelung über Railports nur auf einen beschränkten Wagonbestand privater Unternehmen zurückgreifen. Auch im Einzelwagenverkehr verfügen die staatlichen Bahnen über mehr als zwei Drittel der Wagons, wodurch deren Marktdominanz zusätzlich zementiert wird.

Zusammenfassend lässt sich feststellen, dass sich die Liberalisierung des Eisenbahngüterverkehrs auf ein Potenzial von 30 Prozent der heutigen Bahnverkehre beschränkt. Ursache ist in hohem Maß die fehlende Verfügbarkeit von Wagons für private Eisenbahnen. Diese Tatsache wird im Vergleich zu aktuellen Diskussionen über die Trennung von Netz und Betrieb erheblich unterbewertet. Die mangelnde Verfügbarkeit von Wagons lähmt das Investitionsinteresse und lässt private Eisenbahnen resignieren.

Wenn die nationale und europäische Verkehrspolitik tatsächlich die Verlagerung von Straßenverkehr auf die Schiene vorantreiben will, muss sie neben der Angleichung der Wegekostenfinanzierung die Probleme der Interoperabilität und der Verfügbarkeit von Wagons lösen. Es ist eine europäische Aufgabe, Investoren in Eisenbahnwagons eine größere Sicherheit zu vermitteln und gegebenenfalls Fördermittel hierfür zur Verfügung zu stellen.

Liberalisierung im europäischen Eisenbahngüterverkehr

Produkt	Aktueller Marktanteil ¹ in Europa in %	Zugangsbedingungen privater Bahnen			Liberalisierungseffekt in %
		Netz ²	Traktion	Wagon	
Intermodalverkehr	15	X	X	X	15
Wagon-Ganzzüge	45	X	X	nur P-Wagons (ca. 1/3)	15
Einzelwagons im Rangiersystem	40	nur theoretisch, da Netzwerk erforderlich	X	nur P-Wagons (ca. 1/3)	–
					30

¹ geschätzt: konkrete Zahlen liegen nur von wenigen Bahnen vor

² Trennungsmodell vorausgesetzt

Quelle: IBS / Olaf Krüger

I. Preamble by the Chairman

For our sector and the UIP, 2006 was marked by some major upheavals.

The UIP has risen to the challenges and invested the indispensable extra efforts already announced the previous year to strengthen the role of the independent keeper and thus of the sector as a whole.

The entry into force of the new COTIF and the Uniform Contract governing the Use of Wagons (CUU) on 1 July 2006 marked the end of the system of registration contracts with the State railways, and created new contractual relations between keepers and railway undertakings. The traditional "registration contract" is no longer distinguished as a separate contract, and instead, the rights and obligations are to be agreed between the parties in the "Contract governing use". The new scheme clearly separates the technical authorisation of the rail vehicles and the contract on the use of the wagons.

As a representative of the private wagon sector, the UIP took the view that its paramount task was to use several years of negotiations with the railway undertakings to secure the free movement of private wagons under the most uniform conditions possible at European level.

Early last year, the UIP had on the one hand to focus on getting its interests taken into account in the final negotiations of the Uniform Contract governing the Use of Wagons (CUU) and on the other, once that aim was achieved, to try to reinforce the position, in the framework of the European regulation on rail safety and interoperability, of the wagon keeper, which was hitherto treated as a poor relation under European legislation.

The Uniform Contract governing the Use of Freight Wagons (CUU)

The first half of 2006 was taken up with intensive final negotiations with the UIC/ERFA. These culminated in early July in a compromise which the UIP found to be perfectly acceptable, particularly with regard to the internal regulations on application and further development of the CUU (Annex 8 to the CUU).

Now, according to this annex, the independent wagon keepers, the old national railways and the new private railway undertakings meet as totally equal partners in a **Common CUU Committee**. This committee, in which the UIP holds one of the two co-chairmanship seats, is tasked with dealing with all the problems that arise in the context of the CUU and seeking consensus on a solution.



This represents a major change compared to the old UIC/UIP Common Meeting, which was dominated by the UIC and worked on the principle that the operating conditions for freight wagons were drawn up by the national railways 'after consultation with the UIP'.

In parallel with this, a **Permanent Committee of Experts** in which the UIP is likewise represented on an equal basis, is preparing the meetings of the Common Committee.

Since 1 July 2006, these new tasks have been mobilising the UIP's resources on a massive scale, to facilitate the setting up of the CUU and ensure it is a success.

By the end of 2006, some 700,000 freight wagons, including some 200,000 private wagons, had signed up to the CUU. This means that it has virtually been completely accepted Europe-wide.

I should like on this occasion to extend my heartfelt thanks to the team of negotiators from the UIP and to its representatives in the Joint Committee and the Permanent Committee of Experts for the valuable input that they have delivered and will continue to deliver. My special thanks go to the first UIP chairman of the Common Committee, Gernot Schwayer, without whose involvement over many years the CUU might perhaps not have taken on the form in which we see it.

The UIP is well aware that it continues to have a responsibility vis-a-vis the keepers brought together in its national associations. Over the next few years, its mission will be to navigate a course through the likely difficulties in the transposition of the new contractual regulation, to offer effective support and to constantly remind the contracting parties, which attempt to use bilateral agreements to evade the minimum standards in the CUU, of the absolute necessity for uniformly valid standards for the sake of efficient, smooth rail freight transport.

Strengthening the position of the independent wagon keeper

The end of the registration contracts raised the question of the responsibility for the 200,000 European freight wagons in private ownership, which are now no longer included in the UIC/RIV system. Admittedly, under European law, the railway undertakings (RUs) remain responsible for the safety of rail operations, but they are no longer able to take responsibility for all aspects of the safety status of foreign wagons which in addition are often used only for short periods. This means that from now on, the wagon keeper will bear an increased responsibility for such things as authorisation and the rules governing the maintenance of its wagons. The CUU, which supersedes the old system, takes this circumstance into account, but the European legislation which was drafted at the time of the UIC/RIV system does not.

This means that the UIP has found itself handling another task, that of securing recognition for the wagon keepers as independent players in the framework of European law. The crucial stage is the introduction of a definition of the wagon keepers in the European directives (safety and interoperability), which will allow them to take on a suitable share of the responsibility themselves, alongside the RUs and the infrastructure managers.

The discussion aimed at codifying the position of the wagon keeper with the European Commission began in late 2005 and continued through 2006.

Some decisive aspects of the UIP position appear as early as the European Commission's 3rd railway package, which was published on 13 December 2006. The concrete discussions on these proposals are continuing in 2007 within the "keeper" working group specially created under the presidency of DG TREN.

Something which has been particularly helpful to the UIP in the discussions over recent years has been the fact that it has successfully secured a homogeneous position on the part of the railway associations concerned.

The European Railway Agency

The European Railway Agency began its activities in the first half of 2006 and now intends gradually to focus all the technical activities by the European Union in the rail sector. The presence of UIP experts in the specialist working groups is of the greatest importance, and allows us to influence the "TAF" and "Rolling Stock" TSIs adopted in 2006.

SEDP reference databank

The effective exchange of data is important in offering rail freight clients a high quality of service. That is why the UIP was so receptive to the introduction of uniform technical standards for the application of telematics in rail freight transport (TAF TSI). The purpose of this TSI is to effectively tailor the exchange of information to the client's wishes, and thereby to make rail freight transport more competitive. So the UIP made the landmark decision towards the end of the year to participate in the industry project to develop the Strategic European Deployment Plan or SEDP. Consideration is currently being given to the option of creating a reference databank specific to the UIP as part of the SEDP project in order to meet the obligations of the wagon keepers as per the TAF TSI. In that context, the problem stems from the explosion in the number of databanks – caused by various factors – for recording the rolling stock as well as individual

technical, functional and commercial data. Although in the respective individual cases, the interest from various parties in the data seems plausible, the UIP must be increasingly vigilant throughout the year to ensure that the various databanks are structurally compatible and that the operating costs and the financial burden on the participants remain manageable.

The future of the UIP

The growing burdens and the challenges in the framework of liberalisation place ever more onerous demands upon the individual sectoral associations such as the UIP. This is further reinforced by the fact that the new political strategy of the European Commission plans to identify certain areas of activities and problems or to entrust them to the sector itself, such as the regulation on the use of freight wagons (CUU), the establishment of the reference databanks (TAF TSI), the questions of interoperability (ERA) etc.

The new responsibility upon the wagon keeper as the third player in freight rail transport alongside the RUs and the infrastructure managers represents a new task for the UIP. In addition to its strictly sectoral foundation, it now has to take up a position with a view to the operation of rail freight transport overall. This will lead to a higher profile for the UIP in the discussions which involve intermodal and intramodal competition, mutual recognition, access to train paths, the transport of individual wagons, the quality of service provision, special rail networks for freight transport, infrastructure quality, State aid and the transposition of the European Union's rail packages, to cite only the most important points.

Despite the growing weight of the enlarged European Union, the UIP will continue to participate in the technical meetings of the OTIF in Bern. It considers the pan-European coverage of important individual questions, such as the CIM or CUV, to be a crucial role for this organisation, one that will continue into the future.

With the creation of new administrations and partners at the national level (National Safety Authorities, Regulatory Authorities, Named Authorities, etc), the UIP associations are required to contribute their support to the strengthening of the position of the wagon keeper.

This brings the UIP up against some significant problems in terms of human and financial resources. The development of proposed solutions was the principal task of a small working group which met in camera for several days at the end of May 2006 in Switzerland.

The main outcome was the decision to review the membership structure, the role of the UIP bodies and the national associations, to give the UIP more resources and to beef up its representation in Brussels.

As early as 2006, the decision was applied to open up the UIP to collaboration with other rail freight transport associations with which it has shared interests. Co-operation of this kind is now the only way for the UIP to ensure that it is proactive in getting its views aired beyond the strictly sectoral interests.

The discussion on the creation of a common structure first began with the private RU association (ERFA) and then spread to the rail freight loaders (ERFCP) and the freight and logistics undertakings (F & L). The objective was to bring together the forces in the private sector, to plan joint actions focusing on the important commercial factors so as to make rail freight more commercially attractive, and to attempt to counterbalance the excessive power of the State railways in Brussels.

The discussions led to the signature on 14 November 2006 of a Memorandum of Understanding between the presidents of the UIP, ERFA, ERFCP and F & L, which brought about the creation of the "House of Rail". The first task that the new organisation has set itself is the establishment of an action programme for 2007 and a code of conduct.

Looking ahead

Important traditional goals of the UIP have thus been achieved, or are on the way to being achieved. The year 2007 will bring other challenges which we will certainly be able to convert into opportunities. Our sector is supported by the perceptible groundswell in favour of freight transport by rail. What we have already accomplished should encourage us to tackle the new challenges not only with a positive attitude, but also with a realistic as-

essment of the reforms still necessary within the association. This autumn, our big three-yearly event, the UIP congress, will give us the opportunity in the media spotlight to set out our stall and frame our demands and requests for a rail sector that is going from strength to strength.

See you in Cannes!

The Chairman:
Dr Heiko Fischer

II. Report about UIP activities

2006 was marked by the efforts devoted to accomplishing the shift from the old to the new system with the fewest hitches and making effective use of the resources of the UIP.

Final negotiations and entry into force of the CUU on 1 July

The start of the year saw further intense negotiations with the UIC/ERFA, in particular on the procedure for agreement in the case of a modification of the contractual text and on the questions relating to responsibility in the case of minor damage.

February saw an EU workshop exploring "Questions on the use of the wagons". The chief result was that the EU took over the CUU as a theme for reflection and recognised its importance to the liberalisation process. Consequently, DG TREN put pressure on the parties to complete the negotiations on the CUU.

A final agreement on the CUU settled the questions regarding the headquarters of the CUU office and the operation of the common committee in which the UIP secured complete parity of seats. The committee takes on a watchdog and guidance role, and is tasked with tracking the development of the CUU. The UIP is represented in it with five members. The agreement made it possible for the CUU to come into force on 1 July with the COTIF.

The first meeting of this common committee was held on 12 June and resulted in a compromise regarding its chairmanship, which will be exercised until the end of 2008 jointly by Mr Schwayer (UIP) and Mr Peetermans (UIC).

Other meetings were held on 13 September and 21 December.

Fortunately, the UIP member associations have reported very few complications in the start-up phase.

A survey by the UIP Bureau in early August revealed that the information published on the list of members was essentially correct.

Following a survey conducted at the beginning of August by the UIP Bureau, some 40 experts from

its various member associations stated that they were prepared to collaborate on the examination and clarification of the technical and legal problems arising in connection with the application of the CUU. Their deployment is a matter for the coordinator of the permanent committee of experts, which prepares the meetings of the CUU common committee. The permanent committee of experts, in which six experts from the UIP, UIC, ERFA and UIRR participate, met in October and November.

After the end of the negotiations, a UIP brochure in three languages explaining the CUU was circulated to the UIP member associations.

Transitional measures

Since the beginning of the year, transitional measures have been under discussion with DG TREN. These measures are necessary because when the old system comes to an end, the new system (particularly the TSIs) is not yet applicable.

At the beginning of the year, a UIP working group on "Authorisation and maintenance" drafted a stance on the transitional measures relating to the authorisation of new wagons and existing wagons. This stance was forwarded to DG TREN and the European Railway Agency at the end of January.

The UIC freight transport committee decided on 19 April to continue to apply the technical obligations in the RIV (chapter 2.2, paragraphs 21.1 to 21.7) until the national safety authorities are effectively bedded into the process.

In February, a workshop organised by DG TREN concentrated on the discussion of a guide presented by the EU for transitional measures. After fresh discussions with the associations concerned, DG TREN presented a revised guide in August.

In its transition guide, DG TREN considers, among other things, that the following actions are necessary:

- clarification of the role of the wagon keeper with regard to its EU legal basis; the role of the keeper in the maintenance procedure.

Discussions on the role of the wagon keeper

An ad hoc UIP working group met on 2 and 3 March and drafted a document of principle on maintenance. This was submitted to the EU on 7 March.

In it, the UIP points to the new situation appearing after the takeover by the keeper of responsibility for its wagons and their maintenance. The idea of the UIP is to propose a format which fits everywhere in Europe with the safety management system (SMS) and the certified workshops.

The system proposed should lead to the accreditation of the keepers, meaning that the certificate obtained would be acceptable for all the partners in the industry and their SMS. This would render the independent evaluations by the RUs unnecessary.

The system, which is applicable both to existing RIV wagons and to new TSI wagons, includes a maintenance policy, maintenance plans for the wagons and a safety performance monitoring system.

In July the UIP submitted a fresh stance to the EU, calling for the enshrining in EU law of the role of the wagon keeper and its responsibility for the maintenance of its own wagons.

An EU workshop on the CUU was held on 20 October with a strong UIP presence. The important result for the UIP was the creation of a working group under the supervision of DG TREN, with representatives from the UIP, UIC, ERFA, ERA, OCTI and the NSAs, which was tasked with clarifying the concept of the keeper, the keeper's responsibility in terms of maintenance and the possible certification of the keeper. The group's work should be completed by May 2007 with the presentation of some concrete proposals to the EU. It is important to highlight the positive attitude of the associations as well as the EBA and OCTI, which backed the UIP position.

The discussion focused at the end of the year on the new definition of the "keeper" proposed by OCTI, which completes the CUV definition. This definition was taken over in the proposed amend-

ments by DG TREN to the directive on rail safety and interoperability, published on 13 December.

Furthermore, it is also a positive sign that the keeper's responsibility for maintenance has been covered, and in addition, the certification of the keeper has been accepted. The task for the associations is now to drive through the idea of "compulsory" certification that they have approved among themselves. On this point, the national safety authorities hold varying views. Given that the regulation of the certification will in any event drag on for years, the issue is primarily one of finding a transitional solution.

Input of the keeper in the future "Rolling stock" reference databank as per the TSI TAF

The railway undertakings and the infrastructure managers filed a strategic European development plan or SEDP in 2006 for the implementation of the TSI TAF. The SEDP is a requirement of the TSI TAF (point 7.1.2) which applies to the European rail freight industry. The objective is an effective exchange of information via the co-ordination of the individual implementation programmes. The keepers of private wagons have been asked to sign up to the SEDP. To comply with their obligations in terms of information as per the TSI, they have to provide information in a future "Rolling stock" reference databank on:

- the identification of the vehicle,
- the assessment of the compatibility with the infrastructure,
- the assessment of the loading characteristics concerned,
- the braking characteristics concerned,
- the maintenance data,
- the environmental features.

In December, the UIP Executive Committee unanimously accepted the responsibility of the UIP under the SEDP. At the end of the year, the UIP national associations were notified regarding the obligations of the wagon keeper in the framework of the TSI TAF and the options to be discussed within the UIP for the setting up of a UIP databank or individual access by wagon keepers to existing databanks.

OCTI/OTIF work

The COTIF which came into force in mid-2006 stipulates that within 6 months, a technical working group must undertake the drafting of the APTU and ATMF technical annexes to the COTIF. This was prefaced by a between the EU and OCTI because on the EU side, the annexes were considered to be partly incompatible with EU legislation. That is why the first meeting of the technical expert group, in which UIP experts took part, focused mainly on issues of a formal nature. It was decided to create two working sub-groups to address strategy (EU – OTIF relations) and technical questions. The technical group agreed to take over the EUTSIs word for word in the technical annexes to the COTIF.

European Railway Agency (ERA)

In 2006, the UIP experts focused their work specifically on three groups:

“Certification of maintenance workshops”

The group began its work in late September. Its aim was to prepare, by the end of 2007, a recommendation for the European Commission with proposals for the certification of maintenance workshops. The national safety authorities are particularly strongly represented within this working group. Extensive documentation was circulated to the national associations in July and September.

The application by the umbrella organisation of the European chemical industry, CEFIC, to be represented by the UIP in this working group with a view to being able to express its interest in the SQAS quality system was granted.

“Registration of rolling stock”

The purpose of this group is to recommend to the European Commission a standardised format for the national vehicle register (NVR). The NVR includes all wagons put into service in line with the TSI.

The scope of the NVR was likewise extended to include existing vehicles. The utilisation of the vehicle register was defined as follows by the working group:

- registration of the certification and the identification number assigned to the vehicle,
- search at the European level for succinct information on a particular vehicle,
- monitoring of the legal aspects, such as the obligations and the legal information,
- information for the inspections relating primarily to safety and maintenance,
- possibility of contact with the owner and the keeper,
- examination of the safety requirements before the issue of safety certificates,
- monitoring of a specific vehicle.

Major points of interest for the UIP

The working group decided to register the owner and the keeper of a wagon. However, under pressure from the UIP, the registration of the owner is on a purely voluntary basis. If there is a change of keeper, the currently registered keeper is required to notify the national safety authorities accordingly.

The working group considers that the keeper is responsible for maintenance. Provision for a vehicle keeper marking code (VKM) is made in Annex P1 to the TSI “Rolling stock”. A central register of the VKM will be created by a central authority. A 12-digit identification number for vehicles used in international traffic needs to be developed in two stages:

- assignment of a 12-digit number in the NVR, to be defined depending on the characteristics of the vehicle,
- marking of the 12-digit number on the vehicle within 6 years.

Vehicles travelling only domestically apply this procedure only on a voluntary basis. All new wagons must bear the 12-digit number.

The working group completed its work in July and filed a final report. Additional activities required the intervention of the UIP experts until the end of the year.

“Safety certificate”

The safety certificates discussed in this working group essentially concern the RUs. However, the observations regarding the Safety Management System are of interest in terms of the certification of the keeper provided for.

Furthermore, the UIP took on a responsibility in the **CEN Workshop on “Railway Applications – Vehicle Marking”** whose task is to develop, within one year, a European standard for the support of the TSI “Rolling stock”.

Collaboration with the European transport associations – House of Rail

After the UIP Committee of Management had given the go-ahead in September for the opening of the UIP to a collaboration with other transport associations, a “Memorandum of Understanding” was signed on 14 November in Brussels by the presidents of the UIP, ERFA, ERFCEP and F & L. The purpose of this action is to “speak with a single voice in support of the common interests” as a way of gaining a better hearing by the EU bodies. In light of the delay in the transposition of EU laws, the four associations concluded that rapid joint action was required in order to drive forward the liberalisation of rail in the EU.

Infrastructure Committee

For the seventh consecutive year, the Infrastructure Committee held its two annual meetings in Paris, in May and November 2006. About ten UIP member associations were represented.

As was observed at the last General Assembly, we can first of all note the closer ties between the technical experts from a majority of associations, making it possible for them to get to know each other, trade their various experiences regarding the problems they have encountered, and look at concerted actions vis-a-vis the respective National

Authorities, which is all the more valuable in the current transitional period.

Since 2000, when this Committee was set up, there have been some major changes:

- our international contacts used to be primarily with the UIC (Paris), the mixed wagons sub-committee, “RIV” WG 5, and the “loading conditions” WG,
- our main contacts at national level were firstly with our traditional railway undertaking which registered our wagons,
- the issues addressed by the Committee were essentially technical in nature.

Today,

- we have to adjust to a new environment, with a stronger role for the wagon keeper, and to manage the transition;
- the issues addressed have developed gradually since the early work of the AEIF, responsible for drawing up the first TSIs. The UIP technical experts have been involved in this since the word go, and they have participated in the various WGs and kept the associations abreast of their progress, notably via the Committee;
- the 2005 annual report already reflected this trend.

2006 was a decisive year, with:

- the entry into force of the new COTIF, making our registration reference work redundant at the technical level,
- the signature of the CUU by a majority of members,
- the publication of the TSIs relating to us and their imminent entry into force,
- the transposition of this new regulation by the Authorities in the EU Member States.

The rules on the technical and operational problems are evolving, along with our partners. These developments form the backbone of our meetings. Even if UIP representatives have contributed to the framing of these rules and their setting in place, we do need:

- to know them, to analyse them, to publicise them and to try to work out solutions when a point needs to be clarified, or when the lack of a solution is identified,
- to take them on board,
- to implement them and apply them.

During our meetings, the fullest possible information was provided by the various experts, and as required, discussed.

The topics covered included:

- the DG TREN transition guide (1st and 3rd version), relating to the development of TSI / CUU,
- the technical part of the CUU and the application guide, notably the questions concerning the problems linked to the recording of damage or demands for spare parts,
- the setting in place of the new COTIF, for which the ATMF and APTU appendices need to be redrafted to bring them into line with the EU specifications, and also in order to be used for reference purposes by non-EU Member States, for example Switzerland or Croatia,
- the TSIs on freight vehicles:
 - TSI "Freight wagons" (WAG) applicable at the end of January 2007, in respect of which some "open points" remain which call for authorisation for use in each State, with attention likewise being drawn to chapter 7, Implementation, and the technical rules proper to each State;
 - TSI "Noise" (NOI), of which the application may be linked, at the latest, with that of the TSI WAG. On this score it should be noted that the TSI NOI lays down obligations on noise limitation (objective) for new or renovated wagons, while the TSI WAG advocates the fitting of composite brake blocks (means), although the tests linked to their use are

currently an "open point" which is the responsibility of each State. Likewise, it is important to bear in mind the work of DG ENV notably with regard to existing wagons;

- TSI "Operation" (OPE), with this one we are monitoring the application of annex P, relating to wagon numbering, its evolution, the framing of an application guide and the creation of the VKM (vehicle keeper marking) register;
- TSI "Telematics applications" (TAF) which the UIP has flagged to members on a number of occasions.

The work of the Agency (ERA), in which UIP representatives are involved, relates notably to:

- the National Vehicle Register (NVR), and the compatibility between the various registers with regard to vehicles,
- the certification of rolling stock maintenance workshops, where we are moving towards a "system" reference work, which is recommended, and intended to be valid for all types of vehicles,
- rail safety and the railways undertakings' safety certificate,
- the work of DG TREN on "Cross Acceptance", which led to proposals by the Commission on 13/12/06, which a priori do not offer a short-term solution to the problems.

In addition,

- the introduction and organisation of the National Safety Authorities in the various Member States,
- the UIP's work on the "Keeper" and its role in the maintenance and management of safety.

This very much gives the Committee its purpose, and there will be no shortage of work for 2007. However, there may be some overlap with other UIP structures, and its tasks will probably need to be further refined.

Superstructure Committee

The Superstructure Committee met twice in 2006, chaired by Rainer Kogelheide (GATX Rail Germany GmbH), in Hamburg and Vienna.

In terms of participation on the topics concerning the legal questions relating to the carriage of dangerous goods, the Committee addressed the following issues:

- **Admission of crash buffers**
The discussions on the admission criteria were held between authorities (e.g. EBA) and industry.
- **Securing folding panels**
The proposal from the UIC to the RID Expert Committee on the securing of folding panels (OTIF/RID/CE/2006/6) was put up for discussion.
- **Risks due to gas explosions in the case of LPG wagons**
The risks of the explosion of a tanker for the carriage of pressurised gas following excess pressure of the gas, for instance as the result of a fire under the LPG wagon, were discussed. There was a request from some countries to have such vehicles fitted with a safety valve and insulation.
- **Rules on protection wagons**
The UIP rejected a call from Finland for the introduction of a regulation for protection wagons in the case of the carriage of very dangerous goods. It was argued that such a solution was not achievable either economically or from the organisational point of view.
- **Leakage drop by drop**
No definitive solution was found to this problem, primarily because the causes behind leaks of this sort cannot clearly be identified.
- **Detection of a derailment**
Careful study was devoted to the examinations conducted in Switzerland using mechanical sensors.

- **Implementation of the TEPD directive.**
The implementation deadline has been set for 01.07.2007. However, the acceptance following the rules of the module is debatable, for under the directive, the conduct of a module must be monitored by a body appointed through until the end, which leads to massive extra costs. The UIP will also be proposing the acceptance of partial examination by several bodies notified.

An exchange of experience was held on the topic of the questions raised with regard to tanker coding. It was noted that tanker coding was no longer generating any significant problems at present.

In 2006, participation in the first revision of the EN standards on the transport of dangerous goods, such as EN 14025 "Design and construction" and EN 12972 "Testing, inspection and marking of metallic tanks" was also among the working themes.

After an extended break, the working group decided to organise another exchange of experiences in 2007 with regard to the use of the cleanliness code.

Mr Luc Van de Velde, who had been our host for many years, and had chaired the CEFIC "Rail Tech" working group, thereby handling contacts with the UIC commission, took his leave in 2006 to take up a new post. The working topics were the same: the annual interim checks, the accompanying documentation for repairs and revisions, and the SQAS workshops.

Creation of a special Internet site for UIP members with an access code

At the end of the year, UIP members gained access to a virtual library, in which documents (laws, expert assessments, minutes, etc.) regarding all the areas of activity of the UIP are available.

III. The internal life of UIP

Annual general meeting

The annual general meeting took place on 29 September in Ravello. During this meeting, the following points were discussed:

- The minutes of the general meeting of 30 September 2005 in Bratislava were unanimously approved.
- The 56th management report – covering the 2005 financial year – was approved.
- The auditors submitted the 2005 report. The general meeting thanked the auditors for the work effected.
- The general meeting approved the accounts and balance sheet for 2005.
- The general meeting gave release to the Directors' Committee for its management.
- The general meeting appointed Messrs Xavier Ducluzeau (ERMEWA) and Vincent Bourgois (TRW) as auditors for the 2006 financial year.
- The member associations elected the following delegates to the Directors' Committee for 2006/2007:

Austria	Mr J. Feindert
Belgium	Mr V. Bourgois
Bulgaria	Mr D. Chernev
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 2007.

- Determination of the subscription for 2007: as a consequence of the decisions taken by the Directors' Committee it was decided to increase the yearly fee as follows: the basic amount will be 2,000 € and the amount per 100 wagons will be 325 €.

- In 2007, the general meeting will take place on 20 September in Cannes.

Directors' Committee

In 2006 the Directors' Committee met on 9 March in Hamburg and 29 September in Ravello.

Management Committee

The Management Committee met four times in 2006. The meetings were held on 8 March and 21 July in Hamburg, on 29 September in Ravello and on 4 December in Hamburg.

Committees

In 2006, the main UIP committees respectively met:

- “Infrastructure”: on 4 May and 13 November in Paris;
“Superstructure”: on 10 May and 25 September 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:	The Secretary General:
Dr Heiko Fischer	Wolf D. Gehrmann

IV. Outstanding Issues for Independent Wagon Keepers *House of Rail*

Memorandum of Understanding

Parties hereto

This Memorandum of Understanding (MoU) is an agreement between the following Associations:

ERFA – European Rail Freight Association

ERFCP – European Rail Freight Customers Platform

F&L – European Freight and Logistics Leaders Forum

UIP – International Union of Private Wagons

Objectives

The aforementioned Associations share the conviction that the current European rail freight market is not currently achieving its potential. In the interests of the European economy and the environment, rail could contribute, to a much greater degree, to an efficient freight transport system. This requires higher quality and productivity of rail freight services. Intra-modal competition is the most appropriated tool to reach it. The legal basis for competition is already created but, unfortunately, full implementation of the legislation and the parallel commitment to making it work is still insufficient, at least in some Member States.

The aforementioned associations have reached an agreement to pursue jointly the objective of achieving full market liberalisation, the emergence of competing railway operators and open access to all rail facilities in Europe.

The joint lobbying power of these associations will facilitate their ability to be heard by all relevant European institutions as well as by Member States' Governments.

Working Principles

The said organisations seek to formalise this joint relationship in order to work together on issues common to them. They would still remain free to pursue issues on which there is not agreement between them.

The signatories to this MoU agree to work together to:

- Ensure that their views and interests are promoted and communicated effectively vis-à-vis all relevant European institutions
- Coordinate their respective views on all relevant EU policies which are of concern to all the signatories
- Develop a joint approach to foster their respective rail freight business via joint projects
- Cooperate in all ways necessary to promote and/or defend their joint interests (lobbying, conferences, position papers, etc.)

Working Methods

- The four Secretary Generals will keep in close contact and meet regularly at least once a month. They will agree unanimously on the items to be followed.
- They will agree on a common opinion or note diverging positions.
- They will agree on how to pursue and communicate the common opinion.
- In the case of disagreement they will inform their respective Board or Steering Committee.

The signatories to this MoU have identified a set of concrete issues summarised below on which they agree to work together along the lines described above.

- Antitrust/competition issues
- EU legislation, including compliance by member states
- Infrastructure (separation of infrastructure from operations, conditions, pricing)
- Insurance (European cross-border coverage)
- Interoperability
- Safety
- Noise reduction
- Regulatory Bodies
- Rolling stock (harmonisation, pricing, dismantling, 2nd hand market)
- Security of rail freight transport
- Single wagons
- Standardisation of contracts (e.g. General Contract of Use)
- State subsidies (abolition)
- Statistics (where needed and useful)

Other issues may be added by mutual agreement between the parties.

Governance

- The signatories understand that there are issues which each signatory might want to pursue individually, either because of political reasons, diverging views or specific objectives.
- The signatories also agree not to pursue any acquisition activities amongst the membership of the other signatories.
- The signatories may cooperate with other associations not covered by this MoU for political or other reasons. Individual agreements of any of the signatories on issues covered by this MoU will require the consent of the other signatories.
- The signatories to this MoU will ask the Secretary Generals of the signatory associations to monitor the activities foreseen within the MoU. The latter will report to their respective associations and submit a joint report at the end of every 6-months period (see "period of agreement" below).

Other parties

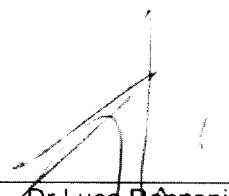
During the period of validity of this MoU, the signatories may agree by mutual consent to accept other companies and/or organisations to participate in the relevant discussion with a view to joining any particular action proposed or to signing this MoU.

Period of Agreement

This MoU is valid from the date of its signature for as long as the parties so require it. This MoU will be reviewed every 6 months to allow for a review of the work achieved and to conceive other measures that might be deemed appropriate to best pursue the achievement of the joint objective.

Given at Brussels on 14th November 2006

For ERFA



Dr Luca Ronzoni
President

For ERFCEP



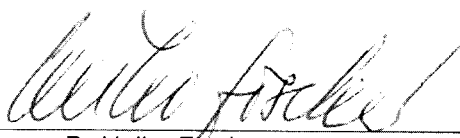
Mr Georges di Lallo
President

For F&L



Mr Emilio Fernandez
President

For UIP



Dr Heiko Fischer
President



The chairman of the Board of the European forwarding syndicate IB and Senior Vice President of Kühne & Nagel, Olaf Krüger, gave a description in August 2006 of the situation of private wagons in rail freight transport as seen by a major European forwarder. His analysis largely mirrors the views of the UIP and its partners in the alliance. In early 2007, IBS announced that it was to examine its membership of the "House of Rail". We publish this article with the kind permission of the Deutsche Verkehrszeitung (DVZ).

Wagons: an obstacle to liberalisation

Until now, the lack of separation between infrastructure and operation has been viewed as the main reason behind the difficulties in access to foreign rail networks. In practice, however, the lack of available wagons means that in 2007, barely one third of cross-border rail transport is subject to competition.

January 2007 was a milestone: rail transport of European freight was realised. In Brussels, preparations are underway for the festivities, and transport politicians will be congratulating each other on the work achieved.

There is no doubt that since the start of the European legislation in Rome in 1957 (the Treaty of Rome), transport policy has forged ahead. Two major rail packages create the conditions ensuring that any interested rail undertaking can use the European rail network.

The opening of the networks is accompanied by efforts to improve quality and interoperability, although no adequate concrete measures have been taken so far. In any case, in terms of both interoperability and the dynamic and the sense of service, freight transport by rail continues to lag behind compared to what is offered on the roads.

Europe's transport politicians are negligent if they believe that liberalisation will be achieved with the completion of the opening of the network in Europe.

Newcomers are penalised. Even leaving aside the considerable delays in the various individual Member States, the complicated approval procedures

and, in several countries, the absence of a logical separation between network and operation, there is yet another shortcoming. The major obstacle to liberalisation lies in the inadequate availability of the wagons as an essential condition to be able to act as a carrier.

This becomes clear when we look at the rail freight transport products (see table).

In intermodal transport, which currently accounts for a maximum share of 15% (unfortunately, concrete figures are not available for all countries), conditions are completely liberalised. In addition to free network access, rail operators also have enough locomotives and private wagons at their disposal. On top of that, the combined transport (CT) operators, the shipping lines and the forwarders are more and more taking over the provision of grouped train units. The sharp increase in the quantities transported in seaports, the rise in lorry costs and the possibilities of support for CT in several countries mean that we can expect major growth. The high level of liberalisation in intermodal transport and the occupation of the wagons in circular transport will soon lead private wagon owners to invest in new wagons for combined transport.

The picture is different when it comes to block train transport with conventional wagons. Admittedly, alongside free access to the network, the availability of traction is also guaranteed, and locomotive manufacturers or hirers are planning new investments. But the total liberalisation of block train transport is failing for want of availability of the corresponding wagons. Less than one third of the wagons included in block train transport belong to private owners. Moreover, the availability of the wagons is mainly limited to tankers, bulk goods wagons and a few special wagons for the carriage of mining products.

Two thirds of the wagons belong to the national railways. They will try to reinforce their dominant position in block train transport by making focused investments in this wagon sector. It will also be very much in the interests of the national railways to buy up the private wagon hirers. From the business point of view, this is entirely legitimate. But when it is a matter of keeping the liberalisation process active, the prime aim of the policy must be to prevent such takeovers.

The interest for private enterprises in investing in new bulk goods wagons is currently limited. The reason is that the regulation on the use of the wagons by the national railways after the end of the RIV agreement on the exchange of goods wagons will be conducted on the basis of national contracts. The new wagon use contract (CUU) offers nothing by way of replacement. The uncertain legal situation, particularly with regard to the handling of empty runs, makes it less interesting to invest at the moment.

Individual wagons are under threat.

In the case of movements of individual wagons in marshalling yards, which account for some 40% of rail transport, access to the network for the private railway undertakings is possible only in theory. The requirement to establish and keep available the necessary networks is beyond the possibilities of the private undertakings, with the result that the national railways will retain a dominant market position in the product segment. Furthermore, because of the losses and reductions in income on the marketing of block trains, the national railways are forced to give up the cross-subsidies and to rationalise the transport of individual wagons. This should lead to a reduction in the range on offer.

The future of the private railways in the transport of individual wagons lies in concentrating on regional consolidation points (Railports), as well

as the establishment of regular runs between the European economic regions. This alternative is also in the interests of the national railways. In particular, Stinnes/Railion and the Swiss federal railways are already paving the way and presenting the first offers of high-quality services. But when it comes to grouped loads via Railports, the new railway undertakings have access to no more than a restricted pool of private wagons. Similarly, in the transport of individual wagons, the national railways have more than two thirds of the wagons, which further consolidates their dominant market position.

To sum up, then, we see that the liberalisation of rail freight transport is limited to a potential of 30% of the current rail traffic. The reason lies largely in the lack of availability of wagons for the private railways. Compared to current discussions on the separation of network and operation, this situation is hugely underestimated. The lack of availability of the wagons paralyses the interest in investing, and is leading the private railways to resignation.

If national and European transport policies really do want to encourage the transfer of traffic from the roads to the rails, alongside the adjustment to the financing of infrastructure charges, they need to find a solution to the problems of interoperability and the availability of wagons. It is a task for Europe to offer investors in railway wagons greater security and, as appropriate, to make the necessary funding available to them.

Liberalisation in the transport of freight by rail

Product	Current market share ¹ in Europe in %	Access conditions for private undertakings			Effect of liberalisation in %
		Network ²	Traction	Wagon	
Intermodal transport	15	X	X	X	15
Block trains	45	X	X	only P wagons (approx. 1/3)	15
Individual wagons in the marshalling system	40	theoretical only, because network necessary	X	only P wagons (approx. 1/3)	—
					30

¹ estimate: concrete figures exist only for some railways

² presupposed separation model

Comptes de résultats / Abschluss / Results

Annexe I / Anlage I / Appendix I

	2005	2006
	€	€
I. Recettes / Einnahmen / Receipts		
1. Cotisations / Beiträge / Membership fees	337 947	341 103
2. Autres recettes / Verkauf, Diverses / Other receipts	71 810	—
3. Intérêts perçus / Zinsen / Interest received	233	1 030
4. Produits exceptionnels / Außerordentliche Einnahmen / Extraordinary income	—	660
Totaux / Gesamt / Total	409 990	342 793
II. Dépenses / Ausgaben / Expenditure		
Secrétariat Bruxelles / Sekretariat Brüssel / Brussels' Secretariat	408 102	341 858
Totaux / Gesamt / Total	408 102	341 858
Résultat de l'exercice		
Ergebnis des Geschäftsjahres	1 888	935
Result for the financial year		

Bilan / Bilanz / Balance sheet

Annexe I / Anlage I / Appendix I

	2005	2006
	€	€
I. Actif / Aktiva / Assets		
Valeurs disponibles / Verfügbare Werte / Available assets		
1. Banque / Bank / Bank	106 817,85	30 611,69
2. Caisse / Barkasse / Cash	18,73	54,66
3. Intérêts, créances / Zinsen, Forderungen / Interest, claims	—	—
4. Garantie locative LOMATFER / Mietgarantie LOMATFER / Rental guarantee LOMATFER	127,15	185,32
5. Divers / Diverses / Various	4 590,96	39 231,37
Totaux / Gesamt / Total	111 554,69	70 083,04
II. Passif / Passiva / Liabilities		
1. Capital / Kapital / Capital	112 567,98	112 567,98
2. Résultats reportés / Übertragenes Ergebnis / Result brought forward	- 84 001,52	- 83 066,80
3. Dettes / Verbindlichkeiten / Debts	82 988,23	40 581,86
Totaux / Gesamt / Total	111 554,69	70 083,04
Résultat de l'exercice		
Ergebnis des Geschäftsjahres	1 888,33	934,72
Result for the financial year		

31.12.2006

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 29 septembre 2006 à Ravello, nous avons examiné les comptes de l'UIP pour l'exercice 2006 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 2006 se conclut avec un bénéfice de 935 €.

Voici le détail des recettes et des dépenses :

Cotisations / Mitgliedsbeiträge	
Intérêts / Zinsen	
Autres recettes / Sonstige Einnahmen	
Secrétariat Général / Generalsekretariat	341 858
Bénéfice au 31.12.2006 / Gewinn per 31.12.2006	935

Nous avons constaté que la comptabilité est tenue avec exactitude. Nous vous proposons d'approuver les comptes de l'exercice 2006 et de donner quitus à l'administration gérante.

Bruxelles, février 2007

Les Commissaires aux comptes :
signé Vincent Bourgois signé Xavier Ducluzeau

Zuhanden der Generalversammlung der Internationalen Privatgüterwagen-Union

Als Rechnungsrevisoren und als Revisoren der UIP, bestellt von der Generalversammlung am 29. September 2006 in Ravello, haben wir die Rechnung für das Geschäftsjahr 2006 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 2006 schließt mit einem Gewinn von 935 €.

Nachstehend die einzelnen Einnahmen- und Ausgabenposten:

Dépenses / Ausgaben €	Recettes / Einnahmen €
	341 103
	1 030
	660
341 858	
935	
342 793	342 793

Wir stellen fest, dass die Buchhaltung sorgfältig geführt ist. Wir beantragen die Genehmigung der Rechnung für das Geschäftsjahr 2006 und Entlastung der Geschäftsführung.

Brüssel, im Februar 2007

Die Revisoren:
gez. Vincent Bourgois 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 29 September 2006 in Ravello, we have examined the accounts of the International Union of Private Wagons for the 2006 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 2006 financial year closes with a benefit of 935 €.

Detail of the receipts and expenditure:

	Expenditure	Receipts
	€	€
Membership fees		341,103
Interest		1,030
Other receipts		660
Brussels' General Secretariat	341,858	
Benefit as at 31.12.2006	935	
	342,793	342,793

We have noted that the accounts are accurately kept. We propose that you approve the accounts for the 2006 financial year and give release to the management.

Brussels, in February 2007

The auditors:

signed Vincent Bourgois signed Xavier Ducluzeau

Liste des membres / Mitgliederverzeichnis / Members' list

Annexe III / Anlage III / Appendix III

	Téléphone / Telefon / Telephone Téléfax / Telefax E-Mail	Nombre de wagons Wagenzahl No. of wagons
Allemagne / Deutschland / Germany Vereinigung der Privatgüterwagen-Interessenten VPI Schauenburger Straße 52, D - 20095 Hamburg	(+49) 40 - 450 50 86 (+49) 40 - 450 50 90 mail@vpihamburg.de	47 918
Autriche / Österreich / Austria Verband der Privatgüterwagen-Interessenten VPI Kunigundbergstraße 40, A - 2380 Perchtoldsdorf	(+43) 1 - 865 66 85 (+43) 1 - 865 66 8591 info@gatx.at	4 746
Belgique / Belgien / Belgium BeWag – Belgian Wagon Association 100, avenue du Port, B - 1000 Bruxelles	(+32) 3 286 84 30 (+32) 3 218 78 35 chantal.museur@vtg.com	1 895
Bulgarie / Bulgarien / Bulgaria BPW – Balkan Private Wagons Association c/o EASTRA Ltd., 105, Arsenski Bulvd., BG - 1421 Sofia	(+359) 2 - 963 13 30 (+359) 2 - 665 558 eastra@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	5 431
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	43 048
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	1 403
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	1 985
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 igt@igt.pl	6 717
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	3 159
Slovaquie / Slowakei / Slovakia ZVKV Združenie vlastníkov a prevádzkovateľov súkromných kolajových vozidiel – Jaroslav Miklánek Staničná 7, SK - 91700 Trnava	(+421) 33 - 5923 112 (+421) 33 - 5923 182 zvkv@zelos.sk	5 027
Suède / Schweden / Sweden SPF – Svenska Privatvagnföreningen Sövde Gärd, SE - 275 96 Sövde	(+46) 416 - 162 66 (+46) 416 - 161 27 info@privatvagnar.com	3 553
Suisse / Schweiz / Switzerland Verband Schweiz. Anschlussgeleise- und Privatgüterwagen- Besitzer VAP, Postfach, CH - 8142 Uitikon/Zürich	(+41) 44 - 491 15 95 (+41) 44 - 491 28 80 furrer.vap@bluewin.ch	5 687
Tchéquie / Tschechien / Czechia SPV – Sdružení majitelů a provozovatelů soukromých železničních vozů, Na Folimance 21, CZ - 120 00 Praha 2	(+420) 2 - 24 25 49 77 (+420) 2 - 24 25 49 78 spv@telecom.cz	5 076

Total des wagons P affiliés à l'UIP au 1^{er} janvier 2006

Summe der P-Wagen, die der UIP per 1. Januar 2006 angeschlossen sind

Total number of P-wagons affiliated to UIP as per 1 January 2006

144 208

Assemblées générales / Generalversammlungen / Annual General Meetings

			<i>Président</i>	<i>Secrétaire Général</i>
1950	Attisholz	17/18 avril	U. Sieber	W. Kesselring
1951	Attisholz	16 avril	U. Sieber	W. Kesselring
1952	Venise	17 avril		
1953	Carcassonne	28 mai	A. Doucet	W. Kesselring
1954	Bruxelles	15 juin		
1955	Innsbruck	30 juin		
1956	Munich	11 mai	J. Stoclet	W. Kesselring
1957	Rapallo	17 avril		
1958	Lugano	28 mai		
1959	Blois	22 mai	W. Körfgen	W. Kesselring
1960	Vienne	9 juin		
1961	Bruxelles	25 mai		E.-J. Fert
1962	Madrid	18 mai	M. Rassini	E.-J. Fert
1963	Rotterdam	6 juin		
1964	Lausanne	29 mai		
1965	Munich	2 sept.	G. Lagardelle	E.-J. Fert
1966	Mogliano Veneto	7 juin		
1967	Stockholm	17 mai		
1968	Nice	24 juin	R. de Garnica	E.-J. Fert
1969	Vienne	6 juin		
1970	Knokke Zoute	5 juin		
1971	La Haye	3 juin	W. Körfgen	E.-J. Fert
1972	Londres	15 juin		
1973	Madrid	17 mai		
1974	Hambourg	6 juin	J. de Bruyn	E.-J. Fert
1975	Lucerne	12 juin		
1976	Stockholm	17 juin		
1977	Ischia	31 mai	L. Davies	W. Suter
1978	Monte-Carlo	15 juin		
1979	Salzbourg	21 juin		
1980	Liège	19 juin	J.M.B. Gotch	W. Suter
1981	Zurich	5 juin		
1982	Amsterdam	4 juin		
1983	Leeds Castle (Maidstone)	23 juin	Ch. Schlegel	W. Suter
1984	Düsseldorf	22 juin		
1985	Benalmadena Costa (Malaga)	19 sept.		
1986	Stockholm	27 juin	H. Matthies	W. Suter
1987	Berlin	15 juin		
1988	Salzbourg	16 juin		
1989	Santa Margherita Ligure	21 sept.	J.F. Weerts	W. Suter
1990	Amsterdam	14 juin		
1991	Bruxelles	27 sept.		R. Janssen
1992	Cannes	1 ^{er} oct.	G. Amblot	R. Janssen
1993	Lugano	14 sept.		
1994	Madrid	21 sept.		
1995	Knokke	20 sept.	J.F. Weerts	R. Janssen
1996	Stockholm	5 sept.		
1997	Prag	4 sept.		
1998	Baden-Baden	1 ^{er} oct.	H. Sikora	W. Gehrman
1999	Herfordshire	24 sept.		
2000	Venise	22 sept.		
2001	Séville	4 oct.	E. Fernández Fernández	W. Gehrman
2002	Vienne	27 sept.		
2003	Lugano	19 sept.		
2004	Wiesbaden	30 sept.	Dr H. Fischer	W. Gehrman
2005	Bratislava	30 sept.		
2006	Ravello	29 sept.		