



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

2007[■]

58^e Rapport de Gestion
58. Geschäftsbericht
58th Management Report

Table des matières / Inhaltsverzeichnis / Contents

Gestion de l'UIP		
Führung der UIP		2
Management of UIP		
I.	Le mot du Président	3-4
	Vorwort des Präsidenten	23-24
	Preamble by the Chairman	43-44
II.	Rapport des activités de l'UIP	5-9
	Bericht über die Arbeit der UIP	25-29
	Report about UIP activities	45-49
III.	La vie interne de l'UIP	10-11
	Das interne Leben der UIP	30-31
	The internal life of UIP	50-51
IV.	« Relaunch Rail Freight »	
	Rapport du Congrès de l'UIP	12-22
	Bericht über den UIP-Kongress	32-42
	Report of the UIP Congress	52-61
Annexe I	Comptes de résultats et bilan	
Anlage I	Abschluss und Bilanz	62-63
Appendix I	Results and balance sheet	
Annexe II	Rapport des Commissaires aux comptes	
Anlage II	Revisorenbericht	64-65
Appendix II	Auditors' report	
Annexe III	Liste des membres	
Anlage III	Mitgliederverzeichnis	66
Appendix III	Members' list	
Assemblées générales		
Generalversammlungen		67
Annual general meetings		

Comité Directeur / Direktionskomitee / Directors' Committee

■ President:	Dr Heiko Fischer (Deutschland) (until 20.09.) Bruno Dambrine (France) (from 21.09.)
Vice-Presidents:	Bruno Dambrine (until 20.09.) Gernot Schwyer (Österreich) (until 25.07.) Johannes Mansbart (Österreich) (from 04.09.) Dr Heiko Fischer (from 21.09.)
Secretary General :	Wolf D. Gehrmann
Treasurer:	Philippe Boucheteil

Per-Anders Benthin (Sverige), Vincent Bourgois (Belgique), Doryan Chernev (Bulgaria), Gyöző Czitó (Magyarország), Bruno Dambrine (France), Johann Feindert (Österreich), Emilio Fernández Fernández (España), Dr Heiko Fischer (Deutschland), Andrzej Kwiek (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 (until 20.09.) / Bruno Dambrine (from 21.09.)
Vice-Presidents:	Bruno Dambrine (until 20.09.), Gernot Schwyer (until 25.07.) Johannes Mansbart (from 04.09.) / Dr Heiko Fischer (from 21.09.)
Treasurer:	Philippe Boucheteil
Secretary General:	Wolf D. Gehrmann
Head of the UIP Delegation in the GCU Joint Committee:	Stefan Lohmeyer
Members:	Jürgen Hüllen, Josef Küttel, Per-Anders Benthin (from 20.09.), Johann Feindert (from 20.09.), Geoffrey Pratt (from 20.09.)
Permanent guests (until 20.09.):	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

A l'aube de l'année 2007, déclarée « année du fret ferroviaire » par l'UE, l'ensemble du transport ferroviaire de fret a été ouvert à la concurrence.

La présidence du Conseil s'est montrée très optimiste sur l'avenir du transport ferroviaire de fret en pronostiquant 40 % d'augmentation d'ici à 2010. Un troisième paquet ferroviaire et un plan d'action pour le fret ferroviaire ont été annoncés de même.

Ceci a incité le vice-président Barrot à exiger du secteur au début 2007 qu'il arrive ensemble à un transfert important du transport vers le rail.

L'année écoulée a-t-elle rencontré cette attente pressante ?

Dans les faits, le transport ferroviaire de fret est en plein boom. Vu la situation favorable du transport, les entreprises membres de l'UIP peuvent compter sur des carnets de commande bien pleins. Les wagons de fret deviennent une denrée de plus en plus rare.

Et pourtant ce serait se méprendre que de parler déjà de renaissance du transport ferroviaire de fret.

Un véritable marché intérieur pour les prestations dans le transport ferroviaire de fret n'est pas encore à portée de main. La situation de la concurrence n'est toujours pas satisfaisante. Dans toute l'Europe, la part des nouvelles entreprises ferroviaires (EF) stagne à 4 %, même si dans quelques pays leur nombre est meilleur.

Cependant, garanties dans leur existence par les Etats et profitant d'argent public, les grandes EF se sentent de plus en plus appelées à réaliser des plans d'acquisition ambitieux au niveau européen pour affirmer leurs positions. Malheureusement, cette politique n'a pas épargné non plus la flotte de wagons indépendants de l'UIP l'an passé.



Des autorités de régulation existent maintenant presque partout dans l'UE, mais elles sont encore loin de former un contrepoids efficace à la consolidation restrictive à la concurrence des monopoles établis depuis longtemps.

Sous la pression des EF étatiques, le règlement proposé par la Commission pour l'augmentation de la qualité des prestations a été retiré du 3^{ème} paquet ferroviaire. Ceci conduira au résultat regrettable que les insuffisances de qualité seront légalement sanctionnées dans le transport de passagers mais pas dans le transport de fret où la qualité reste, en tout cas dans certains pays de l'UE, une véritable pierre d'achoppement. Ceci pourrait avoir des effets peu réjouissants sur l'équilibre interne du transport ferroviaire.

La création d'un système européen d'échange d'informations (SEDP) est présentée comme le projet le plus ambitieux jamais exécuté dans le transport ferroviaire de fret. La productivité, la qualité des prestations et les coûts du transport ferroviaire de fret en Europe seront désormais considérablement déterminés par la capacité de cet échange de données. En 2007, l'UIP a mis ce projet en chantier et créé les conditions pour l'établissement d'une banque de données de référence pour les wagons de fret reliée au système commun. Elle a malheureusement appris fin 2007 que des participants importants ne sont plus en faveur d'une structure centrale des systèmes informatiques des opérateurs ferroviaires, ce qui peut aussi avoir un impact négatif sur la banque de données de l'UIP.

Une autre mission prioritaire pour l'UIP en 2007 était l'ancrage de la position du détenteur de wagons, nouvellement créée par la politique de libéralisation de l'UE, dans les directives européennes concernées. Ce but est sur le point d'être atteint en 2008. Dans cette affaire, l'UIP considère l'attitude du Parlement Européen comme très positive car, par sa fermeté, il a finalement rendu possible un accord avec le Conseil des ministres et la Commission

Européenne, qui correspond aux intérêts du secteur tout entier. A cette occasion, le Parlement est apparu comme un correctif à l'exécutif, conformément à l'esprit démocratique des Etats nationaux. Désormais l'UIP tiendra meilleur compte de cet état de choses dans son travail politique.

En 2008, le détenteur de wagons indépendant prendra sa place à côté des EF et des gestionnaires d'infrastructure. Les principes de base pour supporter ce nouveau rôle ont été définis au sein de l'association en 2007. Une modification des statuts de l'UIP, entrée en vigueur début 2008, améliore le processus de décision dans l'association. De même, le travail technique sera considérablement renforcé en 2008. D'autres modifications des statuts sont prévues pour 2008.

Plusieurs mesures ont été prises pour améliorer l'information entre les membres de l'association, comme on peut le constater en visitant le site Internet rénové de l'UIP.

La coopération avec l'Agence Ferroviaire Européenne sera au cœur des travaux techniques de l'UIP en 2008. L'UIP salue l'importance toujours croissante de l'agence dont le nombre d'experts a dépassé les 100 en 2007.

L'UIP mise sur la collaboration avec les autres associations du secteur. Une coopération étroite avec les EF privées (ERFA) a été convenue en 2007.

L'UIP voit l'existence d'EF non étatiques comme un élément clé de sa politique ferroviaire.

Lors du congrès de l'UIP en septembre 2007, la discussion avec ses partenaires de la House of Rail a conduit à une orientation – programme vers les questions politiques du transport ferroviaire de fret, qui dépassent les intérêts particuliers de la profession.

Au sein du Comité Commun du CUU, les détenteurs de wagons et les EF sont maintenant disposés à respecter leurs intérêts mutuels. Ainsi les conditions sont remplies pour que le CUU qui, fin 2007, rassemblait 95 % de toutes les EF et des détenteurs de wagons indépendants avec environ 700 000 wagons de fret, devienne une réussite qui profite au transport ferroviaire de fret dans son ensemble.

Les efforts de l'UIP avec son forum CUU interne et les séminaires d'informations y apporteront en 2008 une contribution utile.

La contribution de tous les membres de l'UIP permettra de consolider et de développer l'approche très prometteuse de l'année dernière.

Bruno Dambrine
Président de l'UIP

II. Rapport des activités de l'UIP

Après l'entrée en vigueur du CUU au milieu de 2006, les activités de l'UIP se sont concentrées en 2007 sur la reconnaissance de la position du détenteur de wagons dans les modifications en cours des directives européennes sur l'interopérabilité des wagons dans le transport conventionnel ferroviaire et sur la sécurité. En même temps, les travaux en vue de rencontrer les obligations des détenteurs de wagon qui découlent de la STITAF ont pris de l'ampleur. De plus, il fallait faire vivre la coopération avec les associations européennes de transport commencée en 2006 avec la création de la « House of Rail ». Pour ceci, le congrès organisé par l'UIP en 2007, qui était entièrement axé sur le transport ferroviaire de fret en Europe, a fourni une excellente occasion.

Le rôle du détenteur de wagons dans la législation européenne

En octobre 2006, un groupe de travail mis sur pied par l'UE et auquel l'UIC, la CCFE, l'ERFA, l'OCTI, l'ERA et plusieurs autorités nationales de sécurité ont participé sous la houlette de la DG TREN, a discuté jusqu'en octobre 2007 de l'ancrage réclamé par l'UIC, la CCFE, l'ERFA et l'UIP de la position du détenteur, de sa responsabilité pour la maintenance de ses wagons et de la certification de son système de gestion de la maintenance dans les directives correspondantes de l'UE, le but final étant – après une période transitoire dans un système de volontariat – d'arriver à une certification obligatoire du détenteur. Le groupe de travail a conclu ses travaux par un rapport qui reflétait ses propositions unanimes. Ce rapport fut présenté par la DG TREN au Comité 21.

Dans le cadre de la procédure de codécision, les propositions de la Commission Européenne ont été discutées au Parlement et au Conseil des ministres européens. A cette occasion, le parlement a apporté son soutien aux propositions du secteur (UIP, UIC, ERFA) ; soutien qui n'était cependant pas partagé par le Conseil des ministres ni par la Commission. La proposition déposée par le Conseil des ministres se heurta à un refus décidé du secteur. La raison en était l'absence de relation directe entre le détenteur et l'obligation d'entretenir ses wagons, l'introduction d'une « entité » indéfinie responsable

de la maintenance et sa certification seulement volontaire.

Fin 2007, sur la base d'un papier rédigé par l'UIP, un nouveau groupe de travail réunissant les associations concernées et l'ERA a discuté les principes de base d'une certification du système de gestion de la maintenance.

Input du détenteur dans la future banque de données de référence pour le matériel roulant, conformément à la STI TAF

La responsabilité principale du détenteur de wagons privés réside dans la mise à disposition de données techniques concernant sa flotte de wagons, de telle sorte qu'elles puissent être utilisées par les EF et les autres intervenants de l'activité ferroviaire. Ces données doivent être fournies dans une banque de données de référence pour le matériel roulant (RSRD), qui doit être intégrée dans la structure de la STI TAF au moyen d'une interface commune.

En 2006, les EF ont mis sur pied un comité de direction dont la mission est d'élaborer une solution informatique commune et elles ont invité l'UIP à y collaborer. De même, des représentants des gestionnaires d'infrastructure, des EF privées et du transport combiné y participent.

Ce projet ne correspond pas seulement aux obligations légales de la STI, mais il prévoit de digitaliser les opérations d'information et le processus de déroulement du système ferroviaire. Il est le projet le plus ambitieux dans le transport ferroviaire de fret que le secteur ait jamais eu à réaliser en commun. Selon la volonté des participants, il doit contribuer considérablement à rendre le transport ferroviaire de fret plus transparent, plus efficace et plus compétitif.

Sous la direction du vice-président J. Mansbart, les représentants de l'UIP ont fixé leur stratégie pendant la première moitié de 2007 et positionné l'UIP comme « front runner » pour le développement de la RSRD.

Pendant la première moitié de l'année, un plan de travail a été établi avec l'aide d'experts externes. Ceci a conduit à la rédaction d'un appel d'offre qui a été envoyé à des candidats sélectionnés.

La question décisive pour l'UIP est la coordination du développement de la RSRD avec celui des composants communs par les EF, qui devrait mener à une interface commune qui relie toutes les banques de données opérationnelles et qui puisse communiquer avec les différents systèmes.

L'Agence ferroviaire européenne (ERA)

Les experts de l'UIP ont reçu de nouvelles missions en 2007 pour assurer une participation continue aux travaux de l'agence importants pour le secteur.

Au milieu de 2007, l'ERA a annoncé le démarrage d'un nouveau groupe de travail comprenant plusieurs sous-groupes pour la révision de la STI wagons, qui nécessitait la présence d'experts qualifiés de l'UIP à partir d'octobre.

La Commission européenne a confié à l'ERA la mission de gérer le registre des véhicules dans les Etats membres. Le premier Vehicle Keeper Marking Code (VKM) provisoire a été publié en juillet 2007 sur les sites Internet de l'ERA et de l'OTIF.

Un nouveau groupe de travail s'est occupé de la révision de l'annexe P de la STI OPE et, plus particulièrement, de l'identification des véhicules.

Un „Conformity Group“ a reçu la mission de rechercher les lacunes et inexactitudes dans les STI et de proposer des simplifications.

En 2007, le groupe de travail « certification des ateliers » a poursuivi ses travaux pour l'élaboration de critères uniformes, qui ont abouti fin d'année à une recommandation adressée à la Commission européenne. C'est ainsi que le vieil objectif de l'UIP : un réseau d'ateliers certifiés à travers toute l'Europe pour la révision des wagons de fret en transport international, est à portée de main.

Dans le groupe de travail « aspects de la sécurité », l'UIP suit particulièrement la problématique du détenteur et la révision de la directive sécurité de l'UE.

En 2007, la Commission européenne a confié à l'Agence la mission de participer aux activités du RID. Donc l'ERA prend maintenant part au Comité d'experts du RID et au sous-groupe wagons citernes. Ainsi, les travaux du RID et les activités de l'Agence concernant la sécurité seront coordonnés.

Les contacts avec l'ERA ont été intensifiés du côté de l'UIP en 2007. Une réunion a eu lieu le 4 septembre avec la direction de l'ERA. Le résultat a été la programmation d'une coopération renforcée entre l'UIP et l'ERA.

En octobre, au cours d'une réunion des experts de l'UIP avec des collègues de l'ERA, les futures activités communes ont été discutées.

En outre, depuis 2007 l'UIP participe à la « Technical Management Platform » (TMP) Level 2. Ce groupe, auquel l'UNIFE, EIM et ERFA participent, est une création de la CCFE et de l'UIC. La TMP a été reconnue par l'ERA comme base pour la coopération avec les associations et travaille au niveau des experts.

De même, l'UIP participe à la TMP Level 1. A ce niveau, ce sont les secrétaires généraux des associations de transport qui se rencontrent régulièrement avec la direction de l'ERA pour discuter de la tactique à adopter concernant la coopération avec l'ERA.

Commission européenne (DG TREN)

La Commission européenne a déclaré 2007 « année du fret ferroviaire » et a présenté d'importantes mesures :

Avec l'adoption du « European Rail Traffic Management System » (ERTMS) en mars, elle a mis en œuvre l'uniformisation européenne de la conduite des trains, de la sécurité et de la signalisation.

Des consultations publiques ont eu lieu en vue de contrats de plusieurs années pour l'amélioration de l'infrastructure ferroviaire, du rééquipement des wagons existants avec des semelles composites, de l'internalisation des frais externes et des subventions d'Etat aux EF.

En octobre, une série de mesures ont été adoptées, qui doivent rendre le transport ferroviaire de fret dans l'Union plus efficace et plus durable. Le nouveau paquet de mesures comprend entre autres des propositions pour améliorer la logistique, pour un réseau ferroviaire orienté vers le fret et pour une politique portuaire européenne.

De même, le « troisième paquet ferroviaire » a été présenté en octobre avec le but d'ouvrir plus le transport ferroviaire. On y propose l'ouverture transfrontalière au transport de passagers, le renforcement du droit des passagers, la certification des conducteurs de locomotives et l'amélioration de la qualité du transport ferroviaire de fret.

Le Contrat Uniforme d'Utilisation (CUU)

Le Comité commun de l'UIC, l'ERFA et l'UIP créé en 2006 a discuté au cours de plusieurs réunions en 2007 sous la co-présidence de MM. Lohmeyer (VTG) et Peetermans (UIC), des ambiguïtés du texte contractuel et des interprétations divergeantes du CUU par les EF et les détenteurs de wagons.

Avec le soutien du Groupe Permanent d'Experts du CUU, des solutions ont pu être apportées.

Vu l'intérêt manifeste des membres de l'UIP aux questions portant sur le droit d'utilisation des wagons, un Forum CUU a été installé fin 2007 sur le site Internet rénové de l'UIP. Une équipe de soutien composée d'experts de l'UIP répond aux questions des membres et donne des informations et des conseils utiles.

Comité Superstructure

Sous la direction de son président, Rainer Kogelheide de GATX Germany GmbH, le comité UIP « Superstructure » s'est réuni deux fois en 2007, à Hambourg et à Prague.

Dans le domaine de l'accompagnement des thèmes sur le droit des matériaux dangereux, les points suivants ont occupé le comité :

- **Détection de déraillement**

Suite aux expériences en Suisse et à l'exécution d'essais supplémentaires, l'exigence de détecteurs de déraillement sur les nouveaux wagons pour certains produits particulièrement dangereux a été également considérée par l'UIP comme un gain de sécurité et le comité technique RID 2007 l'a mise en route pour une entrée en vigueur en 2011.

- **Tampons anti-crash**

Grâce à une bonne préparation dans les instances nationales, on a pu arriver à une mise au point claire et aussi à une simplification raisonnable de l'homologation de wagons avec des éléments anti-crash.

- **Réglementation sur les wagons de protection**

On a évité des réglementations complémentaires et additionnelles qui étaient certainement plus pénalisantes pour le transport ferroviaire qu'elles n'offraient de gain de sécurité, et le sujet est provisoirement mis de côté.

Des sujets comme celui du sous-groupe de travail du RID « BLEVE » (explosions gazeuses) ou « télématique pour produits dangereux » ont été aussi suivis par le comité et resteront certainement encore un certain temps à l'ordre du jour avant que finalement des mesures légales soient décidées. Mais c'est encore surtout des problèmes de différences nationales qui occupent le comité, comme par exemple l'obligation encore existante en France de

chauffer à haute température toutes les citernes pour le transport de produits de la classe 2.

La transposition de la TPED, introduite juste à l'expiration du délai de transition en 2007, occupe actuellement le comité, car des parties importantes seront reprises dans le RID en 2009. C'est pourquoi une réécriture complète de la TPED est nécessaire. Ici, le comité défend le point de vue que les modifications dans l'homologation (interprétation européenne) ne doivent pas être limitées à la classe 2, mais bien plus doivent être adaptées à l'homologation des citernes pour le transport de produits des classes 3-6.1, 8 et 9, afin de garantir une mise en service vraiment libre pour l'Europe.

Un autre thème de l'ouverture du marché européen est l'homologation de pièces d'équipement. Bien qu'ici des normes européennes soient déjà citées dans le RID, le comité doit constater qu'un processus d'homologation libre n'existe pas encore en Europe à cause des obstacles susnommés.

Après cinq ans, des parties importantes des normes de citerne du CEN TC 296 viennent d'être révisées pour la première fois (par exemple EN 12972 et 14025). Des membres du comité ont également suivi ces travaux.

Le comité superstructure a organisé chez la firme Alstom à Salzgitter un atelier sur le thème « degré de propreté » qui a été très bien fréquenté. Bien que des changements de l'échelle de propreté elle-même aient été rejetés par la majorité, on a reconnu quelques potentiels d'amélioration et la possibilité de meilleures définitions.

Comité Infrastructure

Pour sa huitième année consécutive, le Comité « Infrastructure » a tenu à Paris puis Bruxelles ses deux réunions annuelles. Une dizaine d'associations y étaient représentées.

Au cours de ces deux réunions, les experts de ce comité ont débattu et apporté des informations sur les points suivants :

- **Enregistrement d'un wagon dans un état membre et application de la Directive Interopérabilité**

Malgré le principe de l'interopérabilité, un wagon enregistré dans un Etat Membre ne l'est pas systématiquement sur un autre réseau. Ceci à cause de la présence de points non réglés liés aux différentes spécificités nationales et aux points ouverts de la STI WAG. C'est pourquoi la DG TREN recommande aux Etats Membres de trouver des accords de reconnaissance mutuelle, comme par exemple l'EPSF qui devrait bientôt aboutir avec des NSA voisines.

- **Traitement des modifications notables**

Selon le degré de modification d'un wagon, le détenteur doit informer ou déposer une demande d'autorisation de modification auprès de la NSA (Art. 14 de la DIO). Des travaux en cours devraient permettre de clarifier ce point.

- **Révision de la STI WAG**

Dans le cadre du WP / ERA, cinq sous-groupes ont été constitués pour traiter des questions plus techniques. Pour chacun, des experts UIP suivront les travaux.

Ce projet majeur nécessite un investissement important de la part des experts UIP, il doit aboutir fin 2010.

- **STI OPE, Annexe P**

Le comité a débattu sur la position à tenir quant à la disparition du numéro de wagon dit « intelligent ». Une position commune de l'UIP devrait être prononcée en 2008.

- **STI Bruit**

Cette STI définit des limites pour le bruit au roulement et au stationnement des wagons. Le Comité, à travers les associations nationales, a suivi les prises de position des différents Etats Membres sur le problème de rééquipement du parc existant, notamment l'homologation des semelles

LL et K, et également la prise en compte du financement des essais obligatoires. Ce suivi doit permettre à l'UIP de tenir une position commune de la profession.

- **Le référentiel de maintenance européen**

La DIO, la STIWAG et le CUU définissent les engagements des détenteurs et des Etats Membres dans le cadre du système de maintenance. En 2007, le comité a ainsi accordé une attention particulière à la prise de position des différentes autorités et a suivi les travaux en cours dans les associations nationales. Le comité a pris en compte la possibilité de proposer « un guide de maintenance UIP », mais considère le projet prématuré de par l'importance des spécificités nationales.

- **Système de gestion de la sécurité (SMS), certification du détenteur et des ateliers**

Le comité a commenté les travaux des trois groupes de travail chargés de faire des propositions et a souligné que ceux-ci avaient des liens forts avec les groupes de travail du comité sur le référentiel de maintenance européen et la STI WAG.

- **Directives Sécurité et Interopérabilité**

Le comité a également discuté et apporté des commentaires sur d'autres travaux liés à ces deux directives, comme les registres et les bases de données wagons.

- **La normalisation européenne**

Des experts UIP de ce comité suivent les travaux du CEN et du CWN (CEN Workshop Agreement). Le suivi de ces travaux se révèle d'autant plus important dans la mesure où la STI WAG révisée fera référence à un certain nombre de normes à caractère obligatoire.

- **COTIF et CET (Comité d'Experts Techniques)**

Le Comité suit les travaux de ce comité.

Enfin, lorsque le Comité UIP INFRA a été constitué ; l'objectif était de permettre aux représentants des associations de se connaître, de se mettre d'accord sur un certain nombre de sujets communs et d'échanger leurs expériences dans un système ferroviaire bien structuré et bien rodé.

Aujourd'hui, cet objectif a été atteint.

Néanmoins, le nouvel environnement européen décidé au niveau de l'UE et de la COTIF est venu bouleverser les habitudes.

Le Comité a essayé d'en tenir compte dans l'organisation des réunions, ce qui n'a pas empêché de mettre en évidence

- le besoin d'une coordination des différents travaux liés aux questions techniques,
- le besoin d'une information régulière des membres et d'une bonne connaissance des questions lorsque des décisions ou recommandations sont à prendre.

L'arrivée d'un coordinateur technique UIP doit permettre de mieux répondre à ces besoins. Quant au Comité, il lui faudra réorienter ses travaux en fonction des attentes qu'il conviendra de représenter du fait de ce nouvel environnement .

Autres activités de l'UIP

En 2007, l'UIP a également participé activement à des groupes de travail et des conférences de l'UE afin d'aboutir, en collaboration avec le secteur, à un concept acceptable de rééquipement des wagons existants avec des semelles composites qui ne mette pas en danger la compétitivité du transport de fret ferroviaire.

Dans le cadre de l'intensification de ses relations avec les partenaires de la House of Rail, l'UIP avait à s'occuper de plus en plus des thèmes de la politique ferroviaire, ce qui a bien été exprimé dans le programme du congrès organisé en septembre.

III. La vie interne de l'UIP

Assemblée Générale

L'Assemblée Générale a eu lieu le 20 septembre à Cannes. Au cours de cette assemblée, les points suivants ont été abordés :

- Le procès-verbal de l'Assemblée Générale du 29 septembre 2006 à Ravello a été adopté à l'unanimité.
- Le 57^{ème} rapport de gestion – portant sur l'exercice 2006 – a été approuvé.
- Les commissaires aux comptes ont présenté le rapport de 2006. L'Assemblée Générale a remercié les commissaires aux comptes pour le travail effectué.
- L'Assemblée Générale a approuvé les comptes et le bilan de 2006.
- L'Assemblée Générale a donné à l'unanimité quitus au Comité Directeur.
- L'Assemblée Générale a renommé commissaires pour l'exercice 2007 Messieurs Xavier Ducluzeau (ERMEVA) et Vincent Bourgois (TRW).
- Un vote a eu lieu sur des amendements aux statuts. Les amendements ont été adoptés à l'unanimité.
- Le D^r Heiko Fischer a proposé Bruno Dambrine comme nouveau président pour le mandat 2007 - 2010. La proposition a été acceptée à l'unanimité.
- Le D^r Heiko Fischer et Johannes Mansbart ont été élus vice-présidents.
- Désignation par les associations nationales des membres du Comité Directeur et des représentants autorisés à voter :
Per-Anders Benthin (SPF – Suède)
Vincent Bourgois (BeWag – Belgique)

Doryan Chernev (BPW – Bulgarie)
Gyöző Czitó (MVME – Hongrie)
Bruno Dambrine (AFWP – France)
D^r Heiko Fischer (VPI – Allemagne)
Andrzej Kwiek (IGTL – Pologne)
Alberto Lopez-Ribe (FAPROVE – Espagne)
Johannes Mansbart (VPI – Autriche)
Jaroslav Miklánek (ZVKV – Slovaquie)
Nucu Morar (AVP – Roumanie)
Mauro Pacella (ASSOFERR – Italie)
Geoffrey Pratt (PWF – Royaume-Uni)
Manfred Schubert (SPV – Tchéquie)
André Suter (VAP – Suisse)
Don van Riel (NVPB – Pays-Bas)

- L'Assemblée Générale a approuvé le budget pour 2008.
- Fixation de la cotisation pour 2008 : le montant de base et la quote-part aux 100 wagons restent inchangés.
- En 2008, l'Assemblée Générale aura lieu le 12 septembre à Bruges.

Comité Directeur

En 2007, le Comité Directeur de l'UIP s'est réuni le 23 mars à Hambourg et le 22 septembre à Cannes.

Nouveau Comité Directeur

Le nouveau Comité Directeur s'est réuni le 20 septembre à Cannes pour confirmer les représentants dans les organes de l'UIP.

Comité de Gérance

Le Comité de Gérance s'est réuni trois fois en 2007. Les réunions ont eu lieu le 22 mars à Hambourg, le 4 juillet à Genève et le 20 septembre à Cannes.

Comités

En 2007, les principaux comités de l'UIP se sont respectivement réunis :

- « Infrastructure » : le 21 mars à Paris et le 19 septembre à Cannes ;
- « Superstructure » : le 19 avril à Hambourg et le 12 octobre à Prague.

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 ont participé à plusieurs groupes de travail internationaux.

Pour le Comité Directeur :

Le Président :
Bruno Dambrine

Le Secrétaire Général :
Wolf D. Gehrmann

IV. « Relaunch Rail Freight ! »

Rapport du Congrès de l'UIP à Cannes, le 21 septembre 2007

Facteur d'espoir pour le développement du rail, la libéralisation a apporté une série de changements décisifs. Cependant, dans le nouveau contexte, plusieurs incertitudes persistent. L'Europe et les professionnels sauront-ils les lever à temps pour sauver le wagon isolé et relancer le fret ferroviaire ?

La libéralisation est la clé et la condition préalable pour la « **relance du fret ferroviaire** » (Relaunch Rail Freight). Voilà en substance ce que l'Union Européenne a expliqué pendant dix ans, entre l'adoption de la directive 91/440 (séparation comptable infrastructure / opération) et le « second paquet ferroviaire » en 2004. Un remède miracle censé doper la compétitivité et dynamiser le secteur ferroviaire historiquement découpé en grands monopoles publics nationaux. Trois mots malvenus à Bruxelles où l'on préfère le « marché commun » et la « concurrence libre et non faussée ».



Dix mois après le big bang de janvier 2007, c'est-à-dire la libéralisation complète du fret ferroviaire sur les liaisons nationales et européennes, où en est-on ?

L'exploitation et l'infrastructure sont séparées partout et partout les lignes sont ouvertes aux nouvelles entreprises ferroviaires, même s'il y a évidemment des nuances dans la mise en œuvre.

Cependant la promesse d'un redressement pour le fret ne s'est pas franchement matérialisée, ainsi que l'ont fait remarquer les professionnels du secteur au **Congrès de l'Union Internationale des wagons Privés (UIP) le 21 septembre 2007**.

Le fret ferroviaire souffre toujours de tracasseries administratives, de coûts élevés qui handicapent sa compétitivité et de réorganisations

incessantes qui donnent le tournis. Malgré tout, les professionnels sont optimistes. La devise du congrès de l'UIP était « la relance du fret ferroviaire ». Une phrase qui, pour la première fois, ne sonnait plus dans l'opinion générale comme un vœu pieux mais comme un espoir réel. A condition d'avoir encore un peu de patience...

L'évolution du cadre réglementaire

Le premier constat que tout le monde reconnaît, c'est que le cadre des règles du jeu a fortement évolué sous l'impulsion de l'Europe. Une nouvelle donne s'est concrétisée avec la création de **l'Agence Ferroviaire Européenne (ERA)**, qui est désormais responsable pour l'élaboration et la gestion des référentiels techniques applicables à tous les réseaux européens. Un rôle autrefois dévolu à l'Union Internationale des Chemins de fer (UIC), association des grands réseaux, fondée il y a 85 ans et qui publiait régulièrement ses fameuses « fiches », véritables passerelles entre les pays, qui permettaient l'interopérabilité avant la lettre.

Dans ce nouveau contexte, « on s'est posé la question du futur et de la place de l'UIC », recon-



naît son Directeur Général, **Luc Aliadière**, pendant la première table ronde du congrès.

Ses membres ont préféré la maintenir, notamment parce qu'elle possède un bagage technique très solide. Mais il a fallu redéfinir sa place : privée de son rôle de normalisation et de son patrimoine, puisque la plupart de ses « fiches » ont été transformées en normes européennes (sous la responsabilité du CEN) ou en spécifications techniques d'interopérabilité (sous la responsabilité de l'ERA). En conséquence, l'UIC a été transformée en « plate-forme de référence et d'appui » depuis la création de l'ERA ; c'est-à-dire que ce n'est même plus un organisme représentatif pour l'agence européenne. Un changement « dur à avaler », concède Luc Aliadière, même si la transition n'est pas encore achevée. En contrepartie, l'UIC pourrait se voir ouverte à tous, exploitants historiques, petits « nouveaux entrants », détenteurs de wagons... pour servir de contrepois à l'ERA et à sa frénésie réglementaire.

Car là où l'UIC a pris son temps et joué le consensus, l'ERA veut aller vite et édicte des textes ayant force de loi.

« Nous avons un timing très strict et très court », s'exclame le Directeur Général de l'ERA, **Marcel Verslype**. En fait, l'ERA se retrouve chargée de



concrétiser les orientations politiques de l'UE, c'est-à-dire de créer les normes et règlements qui permettront la naissance du réseau de transport transeuropéen vers 2015. Actuellement en chantier, la **Spécification Technique d'Interopérabilité (STI)** concernant les wagons « qui a été longue à démarrer », mais dont le premier groupe de travail s'est réuni le 3 octobre 2007.

Les wagons précisément sont au cœur du transport de fret, mais aussi au cœur du développement des réglementations du secteur. Des changements majeurs sont entrés en vigueur le 1^{er} juillet 2006, d'une part avec la nouvelle convention relative aux transports internationaux par chemin de fer (COTIF) et d'autre part avec la création du « **Contrat Uniforme d'Utilisation des wagons** » (CUU). Finis les accords d'immatriculation avec les chemins de fer nationaux, puisque leur responsabilité en matière d'homologation et de sécurité a été transférée aux autorités nationales (EPSF pour la France, EBA en Allemagne, etc.). Place au contrat d'utilisation entre le détenteur du wagon et l'entreprise ferroviaire qui fournit la traction (exploitant historique ou nouvel entrant). L'homologation technique est donc traitée séparément.

Ce changement a nécessité plusieurs années de négociations, qui ont mené à un comité commun dans lequel l'UIP est représentée à parité avec l'UIC et l'ERFA (et donc les chemins de fer nationaux n'ont plus le dernier mot).

Fin 2006, le nouveau CUU couvrait 700 000 wagons de fret (dont plus de 200 000 wagons privés), c'est-à-dire presque toute la flotte européenne.

Le détenteur du wagon

Sa position a fait l'objet d'une des tables rondes dirigée par **Stefan Lohmeyer**, con-



seiller juridique de la VTG et co-président du Comité Commun du CUU. Cette évolution, rendue inéluctable par la libéralisation, propulse sur le devant de la scène un acteur resté jusque-là dans l'ombre : le « **détenteur** » du wagon. On entend par là celui qui est responsable de la

maintenance et de la sécurité du wagon, un enjeu crucial pour les 200 000 wagons privés qui circulent sur les rails européens. C'est pourquoi le détenteur doit être identifié comme tel dans le registre du véhicule.

Problème : alors que le « détenteur » est un concept reconnu dans le transport routier, il ne l'est **pas encore dans la législation ferroviaire européenne**, qui a été rédigée du temps de l'ancien système UIC/RIV dans lequel les aspects de sécurité étaient suivis par l'un des réseaux nationaux. Ceci veut dire que la **directive européenne « sécurité »** impose encore aux entreprises ferroviaires des obligations de maintenance qui sont inapplicables en pratique.

Une situation « à potentiel chaotique important si les clarifications nécessaires ne sont pas apportées », dit **Eric Peetermans**, co-président du Comité Commun du CUU.



Markus Vaerst, Directeur Général de AAE, une entreprise ferroviaire privée et détentrice de 25 000 wagons, rappelle l'importance de la séparation du secteur en trois catégories différentes : gestionnaire d'infrastructure, entreprise ferroviaire et détenteur.

« L'ancien RIV était une sorte de label de qualité que le secteur veut réintroduire via la certification du détenteur. Ceci ne peut être que de l'intérêt des parties prenantes. »

Il n'est plus question pour les environ 200 entreprises ferroviaires susceptibles d'accueillir 365 jours par an un de ces 700 000 wagons amené par un autre tractionnaire, pour le compte de n'importe quel propriétaire, de supporter des responsabilités et des coûts... qui ont toutes les chances d'être ceux d'un concurrent, puisque même les réseaux historiques sont de plus en plus en concurrence entre eux. Comment effectuer la transition avec le régime prévu par le CUU adopté par 575 propriétaires (dont 380 « indépendants » qui ne sont pas des entreprises ferroviaires), c'est-à-dire un ensemble de relations contractuelles et la charge de la maintenance clairement attribuée à ce fameux détenteur ?



En attendant les changements des réglementations qui sont inévitables mais qui prendront du temps, prévient **Patrizio Grillo** de la DG TREN, les professionnels du secteur plaident en faveur d'un régime de transition inspiré – une fois de plus – par le modèle anglais.

D'autant plus qu'« après deux ans de négociations sur le second paquet ferroviaire, les gens mécontents de la situation ne se sont manifestés que le lendemain du jour où la directive sécurité a été adoptée », se plaint Patrizio Grillo.

Lord Tony Berkeley, Président du Rail Freight Group (RFG) britannique et membre du conseil d'administration d'ERFA, explique : « En Grande-Bretagne, les wagons privés, tout comme ceux qui appartiennent à une entreprise ferroviaire (il y en a huit en Grande-Bretagne), peuvent être entretenus par toute entreprise agréée pour ce type



de travaux. Le secteur ferroviaire l'a déjà accepté et, l'an prochain, les autorités de régulation le feront aussi après la publication de la STI. »

L'idée fait son chemin en Europe. La **certification du détenteur** serait obligatoire à moyen terme, une fois actés les changements dans la directive, en cours de discussion au Conseil des Ministres et au Parlement. Entre-temps le détenteur pourrait choisir une **certification** volontaire (sorte d'engagement qualité du type ISO) qui serait reconnue par les autorités nationales de sécurité et donc par tous les Etats membres. L'idée étant de certifier la « gestion de maintenance » pour atteindre le même niveau de qualité à travers toute l'Europe. Ainsi organisé autour de procédures définies et standardisées, le détenteur deviendra un partenaire à part entière, le « troisième homme » dans le monde ferroviaire, aux côtés de l'exploitant et du gestionnaire d'infrastructure.

En attendant, les groupes de travail continuent leurs travaux de normalisation. La dernière suggestion concerne la création d'un **registre unique de détenteurs de wagons** et d'un numéro d'immatriculation à 12 chiffres pour les wagons en trafic international (remplaçant finalement l'ancien marquage RIV). C'est ainsi que le rail progresse en Europe avec des réformes stratégiques majeures... et des décisions techniques mineures.



Une opportunité historique

En tout cas, une chose est certaine : la profession considère que toutes les questions encore en suspens doivent être réglées le plus vite possible, car tout montre que le fret ferroviaire est aujourd'hui face à une opportunité historique pour son développement. La politique du tout à la route suivie par

les gouvernements successifs dans presque tous les pays européens (mais à leur corps défendant bien sûr) commence à montrer ses limites. D'abord la saturation qui se développe sur les routes commence à gêner la chaîne logistique et fait réfléchir sur le bien-fondé de nouveaux investissements. Ensuite le transport routier lui-même est en crise et manque de chauffeurs pour absorber toute demande supplémentaire. Finalement, l'idée du « développement durable » fait son chemin dans les esprits, et le transport ferroviaire apparaît comme un support de croissance qui crée moins de nuisances aussi bien pour les riverains que pour l'environnement en général. Pour la première fois, la classe politique semble prête à ne plus se contenter de beaux discours mais à les traduire partiellement en faits. Si le rail parvient à saisir cette opportunité, il peut espérer un retournement durable de la tendance qui a mené à la suprématie du transport routier. Mais s'il rate le coche, ce sera probablement sa fin définitive.

A quand la bonne réaction ?

Mais si les différents acteurs partagent cette analyse, ils semblent très divisés sur l'urgence d'y répondre et d'écarter les pierres d'achoppement qui empêchent encore le rail d'être vraiment compétitif.

Les plus impatientes, comme **Georges di Lallo**, Président de l'ERFCP (le lobby des chargeurs), font remarquer « qu'il y a toujours un fossé entre les discours et la réalité que vivent les usines. De grands intellectuels continuent à réfléchir et on entend toujours les mêmes incantations. Espérons que ça change, mais quand ? Il faut établir un planning ensemble avec les réseaux, l'UE... En tout cas, cessez les incantations et passez aux actes ! Ceci suppose aussi qu'en France les chargeurs prennent leur destin en main, que les industriels prennent leurs responsabilités et arrêtent de se concentrer sur le 'cœur du métier', comme s'ils ne voulaient pas se salir les mains. »



Tout en confirmant que « la politique européenne vise à l'augmentation du trafic », **Patrizio Grillo** de la DG TREN voit beaucoup plus loin. « On espère qu'en 2010 la question du détenteur sera

temporairement résolue et qu'ensuite, après une période d'observation, on arrive à un fonctionnement définitif en 2015, en coopération avec les autorités nationales de sécurité. »

2015 ? Une échéance si lointaine fait bondir les chargeurs et les propriétaires de wagons dont la priorité bien compréhensible est d'utiliser le matériel au maximum. Ils accusent immédiatement la bureaucratie de Bruxelles...

« La bureaucratie est un faux problème », répond **Patrizio Grillo**. « D'abord, tous les acteurs tirent-ils dans la même direction ? Ensuite, quand le secteur est confronté à un problème, il devrait essayer de lui trouver une solution sans légiférer », une allusion transparente à la question du détenteur déjà mentionnée. « La législation est le dernier recours, parce que ça prend du temps. Si on choisit cette voie, la solution ne viendra pas avant 7 ou 8 ans. Dans le meilleur des cas, il faut neuf mois à un an pour rédiger le texte, et encore, l'article sur la maintenance est-il suffisamment flexible pour fonctionner ? Ensuite, il y a les procédures à respecter : qui dit loi dit que le Parlement doit se prononcer, ce qui peut requérir plusieurs lectures (...) – l'Europe est démocratique. Pour faire quelque chose, il faut obtenir l'accord des 27. On a beau essayer tous les jours, ce n'est pas facile... »



De son côté, **Pascal Varin**, Président d'Ermewa, veut croire à une solution intérimaire : « Le sujet est complexe, mais chaque acteur a le même objectif : 2010. Tout doit être fait pour arriver à l'interopérabilité d'ici-là ».



L'interopérabilité des wagons

En effet, l'interopérabilité est, avec la question du détenteur, le second point noir du fret. Ce mot a longtemps désigné la possibilité pour les locomotives de traverser les frontières. C'est pourquoi les constructeurs ont commencé à proposer des engins polycourant « interopérables » et l'UE a défendu le système de signalisation ERTMS contre les dispositifs nationaux existants également au nom de l'interopérabilité.

Il ne faut pas oublier qu'un train, c'est avant tout des wagons. Et manifestement les acteurs du fret se soucient bien peu de l'interopérabilité des locomotives. Au pire, on effectue un relais aux frontières, et si le système est bien rodé, la perte de temps est négligeable. Par contre, si un wagon ne peut pas passer les frontières, le transport ferroviaire de fret à travers l'Europe reste un doux rêve. Dans la nouvelle architecture, faite d'entreprises ferroviaires, de gestionnaires d'infrastructure, d'autorités nationales de sécurité et de détenteurs de wagons, le problème à résoudre est celui de l'homologation réciproque du matériel roulant. Un problème déjà abordé avec l'ICE 3, qui a été autorisé à circuler sur les lignes à grande vitesse françaises, mais non sans mal... et qui est évidemment soulevé avec encore plus d'acuité pour les wagons, vu qu'il y a des myriades de types différents à examiner.

Dans l'Europe élargie, il y a une multitude d'interfaces dans l'organisation d'un transport de fret d'un bout du continent à l'autre. Exploitants et chargeurs doivent notamment s'entendre avec 27 Etats qui ont chacun leur propre système de sécurité, par principe meilleur que celui du voisin, et leur autorité nationale de sécurité chargée de son application.

Il y a aussi un manque flagrant d'harmonisation réglementaire en la matière. En général, les autorités nationales ont hérité leur culture et leurs procédures techniques de leur réseau national, ce qui déplace les difficultés sans les résoudre dans l'immédiat. Et au niveau européen, les référentiels « infrastructure » et « matériel roulant » censés offrir une base commune n'existent toujours pas. « Ceci crée une situation intermédiaire inconfortable », convient **Marcel Verslype**, Directeur de l'ERA.

C'est pourquoi chacun a sa propre méthode, souvent basée sur des principes pleins de bon sens mais qui crée des difficultés pratiques dans l'immédiat. « Il faut des règles techniques uniformes dans toute l'Europe pour que l'homologation réciproque soit automatique », suggère **Jean-Paul Troadec**, Directeur de l'EPSF française.



Sauf qu'aujourd'hui les Spécifications Techniques pour l'Interopérabilité comportent toujours des « points ouverts » que chacun peut interpréter à sa guise. L'EPSF préférerait compléter les STI « pour garantir l'ensemble de la sécurité mais sans avoir un référentiel franco-français ». Ce qui suppose l'analyse des STI et ensuite leur développement d'ici deux ans. De plus, il faudra un **référentiel technique identique pour la maintenance** à travers l'Europe. De quoi obtenir une situation idéale à long terme... mais certainement pas tout de suite.

Par la voix de son Vice-Président **Ralf Schweinsberg**, l'EBA, le pendant allemand de l'EPSF, propose une vision plus pragmatique : « Nous



voulons rendre possible la concurrence sur le rail et donner au rail une chance raisonnable face aux autres modes. En conséquence, la solution choisie n'a pas été de réglementer toute l'Allemagne mais de permettre les innovations. Certes, la sécurité doit être harmonisée côté wagons, mais les 'points ouverts' sont-ils si vitaux qu'ils compromettent la sécurité et que la réaction doit être immédiate ? Le tout, c'est que les normes nationales n'empêchent pas le trafic international. »

C'est pourquoi les règles nationales ne sont d'application qu'en l'absence de règles internationales (comme l'ex-RIV par exemple). L'EBA se borne à publier une liste de critères à respecter (pour les locomotives, les wagons, etc.) et laisse à chacun le choix de la mise en œuvre. « Pour nous, l'harmonisation n'est pas 'aucune tête qui dépasse', ça ne doit exister que là où c'est utile. »

Deux positions évidemment irréconciliables. L'EBA a un référentiel plus large que les STI, ce qui semble convenir. L'EPSF constate que le respect strict des STI n'est pas suffisant et qu'il faut les développer. Les deux autorités nationales de sécurité ont décidé de coopérer pour faciliter la reconnaissance mutuelle des homologations.

La question de la sécurité

Il faut dire que l'argument « sécurité » est de plus en plus utilisé, à bon ou mauvais escient. « Si nous voulons 100 % de sécurité, c'est très simple : il suffit de fermer tout le réseau et d'arrêter les trains », commente **Lord Berkeley**, Président du Railfreight Group, avec son flegme et sa franchise habituels. « Cependant ce n'est pas possible. On ne peut pas utiliser la sécurité comme prétexte pour faire traîner les choses. »

Luc Aliadière ne dit pas autre chose quand il explique que l'UIC « ne veut pas perdre de vue que l'objectif est commercial », c'est-à-dire qu'il faut faciliter la circulation des wagons. Il faut éviter « les dérapages qu'on trouve parfois dans des textes qui deviennent trop parfaits pour être utilisables ». Un exemple : le programme d'essais mis au point par l'UIC pour vérifier que des wagons porte-autos en cours de livraison, bien que ne respectant pas les critères habituels d'effort verticaux / transversaux, ne présentent en réalité pas de risque accru de déraillement. Il appartient alors aux membres de l'UIC d'utiliser les résultats du test pour convaincre leurs autorités nationales. Un pragmatisme technique au service des acteurs « impatients parce qu'ils veulent pouvoir faire des affaires rapidement : les wagons sont faits pour rouler », dit **Luc Aliadière**. Donc, si on peut confirmer expérimentalement qu'ils ne présentent pas de danger, qu'importent les normes ?

En bref, si on comprend bien, ici aussi il faudra attendre plusieurs années avant que les procédures et les textes arrivent à maturité. « Quand on voit le temps et les difficultés qu'il y a pour obtenir ce qui est nécessaire, on peut se demander à quelle échéance on aura le suffisant », dit philosophiquement **Ralf Schweinsberg**.

Les péages sont-ils trop chers ?

Une autre question en suspens : les redevances d'infrastructures, les « péages » en langage courant. Une question aussi sensible que celle de la sécurité puisqu'elle touche le portefeuille. Les péages représentent 30 % des coûts de transport ferroviaire de fret. C'est beaucoup et ça inspire plusieurs questions au **D^r Heiko Fischer**, PDG du principal loueur de wagons allemand, VTG : « Le fret paye-t-il des tarifs adéquats ? Quand le réseau est encore géré par une compagnie nationale, les investissements nécessaires sont-ils faits ? Les tarifs appliqués au fret ne cachent-ils pas des subventions croisées en faveur du transport de passagers ? »



En effet, la DB a créé une certaine panique dans la profession récemment en déclarant que le réseau (l'activité du gestionnaire d'infrastructure, DB Netz) devait devenir « le principal générateur de profit » du groupe. Si les politiciens veulent réellement un report modal, ils devraient se demander quels coûts le secteur peut supporter pour que la relance du rail soit réellement possible, prévient le **D^r Heiko Fischer** en substance. En clair : couvrir les coûts réels de l'infrastructure, pourquoi pas, mais être la source principale des profits des gestionnaires d'infrastructure, c'est peut-être aller un peu trop loin.

Pour le **D^r Johannes Ludewig**, ancien Président de la DB et aujourd'hui à la tête de la Communauté des Chemins de Fer Européens (CCFE), les tarifs de l'infrastructure ne sont évidemment pas établis sur une évaluation approximative : « En Allemagne, l'EBA les examine de près. Et ils ne sont pas arbitraires », mais au contraire calculés selon un principe simple : le réseau cherche à couvrir ses coûts totaux diminués des subventions éventuelles. Ceci explique que même pour les réseaux en monopole, l'influence de l'Etat peut se faire sentir. « De toute



façon », explique-t-il, « dans les pays où c'est organisé autrement, les coûts sont plus élevés ». Un constat finalement partagé par beaucoup puisque les anciens pays de l'Europe de l'Est, souvent présentés comme les bons élèves de la libéralisation, sont aussi ceux où les professionnels déplorent des augmentations chaotiques des péages.

« Ce qui est évident », complète le **D^r Johannes Ludewig**, « c'est que les réseaux nationaux et, qui plus est, intégrés resteront suspects aussi longtemps qu'il n'y aura pas d'instance de régulation forte pour assurer que l'utilisation lucrative du réseau n'est pas pour autant discriminatoire ». Et la bonne santé relative du rail au Royaume-Uni et en Allemagne, qui disposent justement d'un régulateur fort et structuré, confirme que la libéralisation du rail ne relève pas du seul ressort de l'UE. Pour la rendre viable, les Etats doivent se prendre en main.

Il reste le problème des tarifs trop variables d'un pays à l'autre. Le principe posé par les textes européens est que les péages doivent être « transparents et non discriminatoires ». Il faut privilégier les coûts marginaux, mais les gestionnaires d'infrastructure sont autorisés à recouvrer 100 % de leurs coûts si le marché peut le supporter.

C'est ainsi que parfois (dans les pays baltes), les coûts sont couverts à 100 % par les péages, et quelquefois à moins de 10 %, en fonction des subsides d'Etat et de « ce que le marché peut supporter ». Il faut trouver un équilibre entre l'efficacité du gestionnaire d'infrastructure (un facteur évidemment déterminant dans l'équation), la capacité contributive des transporteurs... et la générosité des Etats. Les mécanismes d'évaluation à l'échelle européenne semblent encore neufs et ne peuvent pas satisfaire tout le monde, puisque chacun voudrait payer le moins possible.



Tout en remarquant que le rail est encore loin d'intégrer tous ses coûts internes, l'UE ne peut pas non plus dire avec certitude à l'heure actuelle si elle « sur-régule ou sous-régule », reconnaît **Enrico Grillo Pasquarelli**, Directeur de la DG TREN. Il plaide avant tout pour

des relations saines entre les propriétaires d'infrastructure (comprenez : chaque Etat) et les gestionnaires (GI), avec des contrats à long terme entre eux. Ainsi les GI pourront compter sur un flux financier donné, en contrepartie d'objectifs sur la performance et l'état du réseau, car les contrats d'objectifs sont un puissant levier, d'après les économistes, pour améliorer la compétitivité d'une entreprise.

Pour apporter un remède concret à la jungle des tarifs, qui rencontre l'incompréhension générale, une idée semble faire consensus aujourd'hui : instaurer des péages harmonisés sur chacun des grands corridors européens, ceux que l'UE considère comme ses priorités et qui sont appelés à jouer un rôle très important dans le transport de fret. Une proposition reprise par la DG TREN qui aimerait l'inclure dans son « **réseau à priorité fret** » dévoilé fin octobre. Un réseau d'environ 15 000 km dédié au fret, donc plus facile à gérer et sur lequel la productivité des GI serait plus grande.

Une autre idée suggérée par **Eugenio Muzio**, Président de l'UIRR, est que les péages incluent une notion de qualité de service vis-à-vis du chargeur. Il appuie son idée en citant la dégradation majeure constatée dans le transport combiné qui est en forte concurrence avec la route du point de vue fiabilité et prix. A la fin des années 90, 80 % des trains étaient livrés « à l'heure » (c'est-à-dire avec moins de 60 minutes de retard). Cette proportion a chuté à 53 % en 2007 (avec un tiers des retards supérieurs à trois heures). Face à cette dégradation, les entreprises ferroviaires, qui jouent le rôle d'interlocuteur unique vis-à-vis des chargeurs, insistent de plus en plus sur les déficiences des GI, bien sûr pour se disculper, mais aussi parce qu'il y a un réel problème.



Enfin, la controverse déjà ancienne entre les coûts respectifs supportés par le transport de passagers et celui du fret reste d'actualité. Ceci s'est bien vu sur les autoroutes où un camion continue à ne payer « que » trois fois plus qu'une voiture alors qu'il serait responsable d'une usure dix fois supérieure. Exprimée différemment par Eugenio Muzio, cette dissociation des coûts est infiniment bénéficiaire aux

camions... et au désavantage du fret ferroviaire. Sur le réseau européen où les passagers et le fret partagent les mêmes voies, il est difficile de calculer « le juste péage » pour le fret (plus lourd mais aussi plus lent). D'autant plus que le réseau européen, depuis longtemps conçu pour un trafic de passagers, a des coûts relativement élevés. Pourtant, le fret n'a pas besoin d'investissements, justifient les professionnels. Et donc les lignes à trafic mixte devraient être financées par le transport de passagers. En Slovaquie, ils en sont apparemment très loin, avec un sillon facturé à 2 €/km pour un train de passagers et 8 €/km pour un train de fret ! Si les subventions croisées pour les passagers vers le fret sont formellement interdites (concurrence oblige), rien n'interdit formellement les subventions dans l'autre sens, tant qu'il n'y a pas de règle précise pour définir « ce que le marché peut supporter » dans chaque Etat.

Une situation qui trouve ses racines dans la faiblesse économique des pays concernés (les Etats entrés dans l'UE de 2005 à 2007) qui n'ont pas la possibilité de financer eux-mêmes l'obligation de service public qu'ils imposent à leurs réseaux. Et aussi, pour avoir le moyen de leurs ambitions, les autorités organisatrices ont besoin de thérapies de choc pour ces systèmes qui ne sont toujours pas très efficaces. L'ironie du sort est que de nombreux fonds européens (cohésion, FEDER...) pourraient y contribuer, mais les Etats n'en profitent que très peu faute d'un nombre suffisant de projets ferroviaires ou parce que certains sont mal structurés.

Et les initiatives européennes en faveur du fret ne sont pas toujours couronnées de succès. **Enrico Grillo Pasquarelli** rappelle par exemple comment la DG TREN a suggéré dans la prévision budgétaire 2007-2013 de ne subventionner la construction de lignes de fret à grande vitesse que si, en compensation, le réseau libérait des « lignes à priorité de fret ». Une idée finalement rejetée par le Conseil des Ministres... En conséquence, la DG TREN se concentre aujourd'hui sur un projet d'Eurovignette, avec une proposition concrète annoncée pour juin 2008. « Mais attention », prévient **Enrico Grillo Pasquarelli**, « plus il y a de pression sur un mode de transport et plus il est incité à devenir plus efficace. Or, ce n'est pas l'Eurovignette, une taxe routière supplémentaire, qui rendra le rail plus efficace... »

Entre-temps, le fret continue à payer pour chaque kilomètre parcouru sur les rails, et il semble

normal d'imposer des péages pour l'utilisation du réseau ferroviaire, alors que presque tout le réseau routier européen est gratuit et pris en charge, sans le moindre remords, dans les budgets généraux des Etats.



Au secours du wagon isolé

A l'inverse de tous les dossiers précédents qui ne seront résolus qu'avec l'assistance du monde politique, soit parce qu'il faut modifier des textes, soit parce que des choix stratégiques doivent être faits, le secteur ferroviaire tient entre ses mains une des clés de son avenir. C'est le **wagon isolé** qui a pourtant été mis au pilori pendant les 30 dernières années comme bête noire, génératrice de déficits... et qui aujourd'hui trouve un regain d'intérêt.

Non que les transporteurs soient subitement devenus enthousiastes ; on sent bien, en dépit des discours, que c'est toujours un boulet à traîner pour la SNCF ou la DB. Et personne ne le perçoit comme la poule aux œufs d'or. Mais les flux de trafic ont changé. Les produits lourds cèdent progressivement la place aux produits transformés qui se prêtent beaucoup moins bien à des transports par trains entiers. En conséquence, malgré les efforts de concentration du trafic entrepris au cours des dernières années, le tonnage transporté stagne ou continue à baisser. Cependant, ce qui reste de wagons isolés correspond à ce marché particulièrement fluide : facile à prendre pour la route (ce qui n'est pas le cas d'un train complet de produits chimiques ou d'agrégats), il n'est pas impossible à reprendre pour le rail s'il offre un service convenable. Mais si on renonce totalement au transport en wagons isolés, les chargeurs seront amenés à ne plus compter sur

le rail, et le fret ferroviaire sera condamné à mort à long terme.

Aujourd'hui, le trafic combiné représente environ 15 % du tonnage et les « trains complets » environ 45 %, c'est-à-dire 40 % théoriquement accessibles à tout exploitant ferroviaire, si les wagons sont disponibles – un problème déjà évoqué précédemment. Il y a donc 40 % qui correspondent aux wagons isolés, un secteur qui en fait n'est pas libéralisé et qui



n'est pas près de le devenir. Les nouveaux entrants n'ont ni l'infrastructure nécessaire ni le désir ni surtout les moyens de s'introduire sur ce marché, malgré une tentative très récente d'EWS, au Royaume-Uni, suivie de près par ses concurrents éventuels. Mais « le premier qui réussira deviendra forcément un grand du marché », vu les potentialités de trafic, juge **Johannes Mansbart**, PDG de GATX Rail Europe.

Entre-temps les grands réseaux historiques restent les premiers concernés. Et dans une situation peu enviable, vu qu'ils ont toujours des structures très coûteuses et qu'ils commencent à manquer de fonds avec la libéralisation des autres marchés (trains complets, transport combiné) qui font disparaître les subventions croisées en faveur du wagon isolé. Il y a ceux (la minorité) qui ont réussi la transition, après une restructuration de 10-15 ans, comme la DB avec son programme Mora C, et les autres, particulièrement en Europe de l'Est, qui ont beaucoup de mal à enrayer leur déclin et continuent la spirale infernale qui a déjà fait des ravages à l'Ouest : des écarts de prix de 30 à 40 % avec la route, injustifiables sur le marché, et des suppressions massives de lignes et d'embranchements.

Les limites de l'ouverture

Les infrastructures nécessaires au traitement des wagons isolés – embranchements, triages, points de commercialisation – restent jalousement détenues par les anciens réseaux nationaux qui en général n'ont aucune intention de les ouvrir à d'autres acteurs plus petits.

Si, à court terme, ceci empêche la concurrence, à moyen terme une solution envisagée consisterait à créer un réseau « commun » de points de chargement / déchargement et de triage avec libre accès. L'expérience américaine montre que c'est possible dans un contexte libéralisé. Le triage de Chicago traite 8 500 wagons par jour et fonctionne comme un « point de collecte commun » dont les coûts sont partagés, dans l'intérêt de différents réseaux privés.

Pour réaliser ceci, l'Union Européenne risque d'être appelée à la rescousse.

Comme **Olaf Krüger**, Président d'IBS (European forwarders), le fait remarquer, « le trafic des



wagons isolés n'est pas libéralisé et aucune tendance vers la libéralisation n'est attendue dans les prochaines années. C'est pourquoi ce produit est offert surtout par les chemins de fer nationaux. Cependant, pour les chargeurs ou expéditeurs, le problème est que ces EF sont de moins en moins prêtes à financer cette activité.

De plus, il n'y a que quelques EF qui cherchent réellement à moderniser ce trafic d'une manière plus rationnelle. Dans de nombreux cas, les clients sont confrontés à de soudaines hausses de prix pour des wagons isolés, allant de 30 à 40 %. De plus, la tendance à démanteler les connexions ferroviaires et les embranchements contribue au déclin du trafic de wagons isolés. Ici, la Commission Européenne est instamment priée d'intervenir et de fournir les conditions cadres nécessaires. »

Lord Berkeley est optimiste : « Si le transport combiné est le secteur en meilleure santé en Grande-Bretagne, c'est précisément à cause de la concurrence. A contrario, en France, l'accès libre semble important pour la SNCF, mais elle fait tout ce qu'elle peut pour empêcher les autres d'avoir réellement accès à ses triages » – une allusion plus que transparente aux difficultés récemment rencontrées par EWS sur ce sujet. « Pourquoi ne pas laisser la place à de plus petits, peut-être des opérateurs de proximité ? Pourquoi mettre des locomotives à la ferraille à tout prix plutôt que de les revendre d'occasion ? Pourquoi revendre des lignes qui pourraient encore être utiles ? »

Sur ces différents sujets, l'implication du politique serait appréciée, par exemple en présidant à la création d'un « contrat uniforme d'utilisation » pour permettre le libre accès aux infrastructures vitales de transport et de traitement des wagons. Le secteur ferroviaire lui-même doit encore faire des efforts en enquêtant sur lui-même, comme l'a fait la DB en 2000 quand elle a perdu 200 à 300 millions d'euros à cause des wagons isolés.

« En tant qu'entrepreneur, on se demande alors s'il ne vaudrait pas mieux jeter l'éponge », reconnaît le D^r Klaus Krempner, Président de Railion. « Mais nous en sommes venus à la conclusion qu'arrêter le wagon isolé serait courir à notre perte, alors nous avons consenti un énorme effort, notamment sur le personnel ».



Depuis, Railion a perdu environ 8 000 emplois. En Angleterre, Network Rail devra consentir des efforts similaires pour réduire les coûts de l'infrastructure qui devront être divisés au moins par deux.

Par le biais du programme Mora C, la DB s'est aussi demandé sur quels embranchements elle pouvait gagner de l'argent et comment rationaliser sa production pour que ses triages fonctionnent 24 heures par jour (projet dit « 2000X »). Après trois ans d'étude et d'optimisation des procédures à l'échelle strictement nationale car les partenaires européens « n'étaient pas encore prêts », d'après le D^r Klaus Krempner, les embranchements n'étaient plus abandonnés mais souvent rétrocédés à de petits opérateurs locaux, permettant ainsi au trafic de ne pas disparaître, même si l'activité n'intéressait plus le grand réseau. Aujourd'hui, Railion est devenue bénéficiaire et la réorganisation est entrée dans une « phase européenne ».

Les grandes EF, comme par exemple la SNCF, recommencent timidement à s'intéresser au wagon isolé, conscientes que si on ferme un embranchement jugé non profitable en France, les effets en seront ressentis en Italie ou en Allemagne (et réciproquement). C'est pourquoi, pour être durable, l'activité s'apprête

à être restructurée un peu partout pour devenir rentable, même si le wagon isolé n'a que peu de chances de devenir suffisamment rentable à moyen terme pour attirer des investisseurs vers lui.

Un raisonnement moins catégorique

A la SNCF, « des réorganisations majeures commencent », annonce **Olivier Marembaud**, Directeur Général au Fret SNCF, en rappelant les deux axes retenus : « La qualité d'une part, la productivité surtout. Aujourd'hui, le wagon isolé est très lent, avec une rotation de 14 jours en moyenne. Il faut faire tourner le système plus vite pour que les actifs soient plus productifs. »



C'est le sens du « haut débit ferroviaire » actuellement mis en avant. Trois triages fonctionnent en « hubs » 24 heures par jour, choisis à partir des flux des clients et non plus pour raisons géographiques, avec des trains navettes qui les relient toutes les trois heures. A partir de ces nœuds, 31 plates-formes de tri sont desservies dans toute la France, et l'organisation veille à garantir un acheminement endéans les trois jours.

« Sur le wagon isolé, il faut être complémentaire avec les autres exploitants », plaide **Olivier Marembaud** « et construire des services différenciés, de plus en plus orientés vers le client, avec de nouvelles formes d'organisation du travail et de nouveaux équilibres de productivité ». La réussite des projets d'opérateurs ferroviaires de proximité dans les régions montrera bientôt si l'objectif était sérieux.

Une autre avancée est le développement de « ports ferroviaires » : des sites logistiques associant le rail, la route et le transport combiné et qui peuvent s'imposer comme étapes incontournables au cœur des chaînes logistiques qui relient les grands pôles économiques. Ceux que la DB a créés depuis cinq ans (Parme, Duisburg...) fonctionnent maintenant comme des hubs de fret, calqués sur le modèle

du fret aérien. Mais les marchandises peuvent très bien arriver et repartir en camion : le principe est de « stabiliser le système du wagon isolé », explique le **D^r Klaus Kremper**. « Mais ce serait une erreur de créer ces pôles pour récupérer le trafic du wagon isolé, ce serait voué à l'échec. Au contraire, ceci est un moyen d'attirer du trafic routier ».

Une transformation qui fait écho à celle du paysage ferroviaire, longtemps fait de coopération et de diplomatie et qui sera bientôt régi par les engagements de qualité et des contrats entre les différents acteurs. Ceci explique les incursions de la SNCF à l'extérieur quand elle considère qu'il vaut mieux s'engager elle-même sur la qualité de la prestation d'un bout à l'autre de la chaîne. Ceci explique aussi les travaux en cours pour créer un système d'information européen pour que les chargeurs puissent suivre leurs acheminements par wagons isolés.

Les chemins de fer commencent aussi timidement à chercher des synergies entre trafics. Wagons isolés et trains entiers ne sont plus obligatoirement opposables, mais peuvent au contraire s'abonder mutuellement en volume, parfois avec des résultats spectaculaires et des intervenants inattendus.



Relaunch Rail Freight

La « relance du fret ferroviaire » a-t-elle un espoir de se concrétiser ? Il faut bien constater que le secteur est encore un peu désorienté, car sa réorganisation liée à la libéralisation n'est en réalité pas achevée : « l'intendance suivra », imaginait-on sans doute... Et même si les grandes étapes symboliques ont été réalisées, par exemple le libre accès sur tous les rails européens depuis le 1^{er} janvier 2007, il reste une myriade de problèmes à résoudre avant que la nouvelle organisation puisse vraiment produire ses effets.

Pendant la phase de transition qui courra au moins jusqu'en 2010, la balle restera dans le camp des grandes EF. A elles de s'engager pour sauver les embranchements, les petits tonnages et les triages, car en l'absence de ces petits ruisseaux, même les plus grands fleuves se tariront. Du côté des acteurs privés (exploitants et propriétaires de wagons), tant que les incertitudes dans la réglementation n'auront pas été levées, il y aura certainement des hésitations à investir et donc à financer de nouveaux wagons, ce qui entretiendra inévitablement la pénurie actuelle et le vieillissement de la flotte qui empêche le développement du trafic.

Reste l'UE, si honnie quand elle appelait à la libéralisation dans le passé... et que tous appellent maintenant à l'aide partout pour résoudre les problèmes. Problèmes parfois issus des réformes européennes, mais souvent de l'inertie des acteurs directement concernés.

Pour l'Europe, l'heure de la vérité a sonné. Si les derniers ajustements et les encouragements politiques arrivent rapidement, ils permettront peut-être de sauver le fret. Sinon, les prochains « paquets ferroviaires » devront voyager en camion.

I. Vorwort des Präsidenten

Mit Beginn des Jahres 2007, das die EU zum „Jahr des Schienengüterverkehrs“ erklärte, wurde der gesamte Schienengüterverkehr in der EU für den Wettbewerb geöffnet.

Die Ratspräsidentschaft zeigte sich sehr optimistisch hinsichtlich der Zukunft des Schienengüterverkehrs, eine 40-prozentige Zunahme bis 2010 wurde prognostiziert. Ein drittes Eisenbahnpaket und ein Aktionsplan für die Güterbahn wurden ebenfalls angekündigt.

Dies bewog EU-Vizepräsident Barrot, den Sektor Anfang 2007 aufzufordern, gemeinsam eine wesentliche Verlagerung des Verkehrs auf die Schiene zu erreichen.

Hat das vergangene Jahr die hochgespannten Erwartungen erfüllt?

In der Tat befindet sich der Schienengüterverkehr gegenwärtig in einem Boom. Mitgliedsunternehmen der UIP können aufgrund der günstigen Transportsituation im Wesentlichen volle Auftragsbücher verzeichnen. Güterwagen werden zunehmend eine knappe Ressource.

Dennoch dürfte es sicherlich verfrüht erscheinen, von einer Renaissance des Schienengüterverkehrs zu sprechen.

Ein wirklicher Binnenmarkt für Dienstleistungen im Schienengüterverkehr ist noch immer nicht in Reichweite. Die Wettbewerbssituation ist nach wie vor nicht zufriedenstellend. In der Gesamtheit der EU stagniert der Marktanteil der neuen Eisenbahnverkehrsunternehmen (EVU) bei rund 4%, auch wenn sich der Anteil in einigen Ländern günstiger darstellt.

Dennoch fühlen sich große Staatsbahnen, obwohl in ihrem Bestand vom Staat garantiert und von öffentlichen Geldern profitierend, zunehmend aufgerufen, ehrgeizige europäische Akquisitionspläne zur Behauptung ihrer Position zu realisieren. Von dieser Politik ist leider auch die unabhängige Wagenflotte der UIP letztes Jahr nicht verschont geblieben.

Regulierungsbehörden existieren nun fast überall in der EU, doch sind sie noch weit davon entfernt, ein effizientes Gegengewicht gegen wettbewerbsbeschränkender Konsolidierung langjähriger Monopole zu bilden.



Die von der Kommission vorgeschlagene Verordnung zur Steigerung der Dienstleistungsqualität wurde auf Druck der Staatsbahnen aus dem 2007 vorgelegten dritten Eisenbahnpaket herausgenommen. Dies wird zum unerfreulichen Ergebnis führen, dass mangelnde Qualität im Personenverkehr gesetzlich sanktioniert wird, nicht jedoch im Güterverkehr, wo die Dienstleistungsqualität zumindest in bestimmten EU-Ländern stetiger Stein des Anstoßes bleibt. Dies mag unerfreuliche Auswirkungen auf das innerbetriebliche Gleichgewicht der Schiene haben.

Die Schaffung eines europäischen Informationsaustauschsystems (SEDP) gilt als das ehrgeizigste jemals im Schienengüterverkehr durchgeführte Projekt. Leistungsfähigkeit, Dienstleistungsqualität und Kosten des europäischen Schienengüterverkehrs werden künftig maßgeblich von der Kapazität dieses Datenaustauschs bestimmt werden. Die UIP hat 2007 dieses Projekt äußerst ernst genommen und die Voraussetzungen einer mit dem System verlinkten Referenzdatenbank für Güterwagen geschaffen. Leider musste sie gegen Ende 2007 zur Kenntnis nehmen, dass eine einheitliche Struktur bahnbetrieblicher EDV-Systeme von gewichtigen Marktteilnehmern inzwischen nicht mehr befürwortet wird, was auch zu negativen Auswirkungen auf die UIP-Referenzdatenbank führen kann.

Andere prioritäre Aufgabe in 2007 war die Verankerung der Position des Wagenhalters, neu geschaffen durch die Liberalisierungspolitik der EU,

in den einschlägigen EU-Richtlinien. Dieses Ziel steht nun in 2008 vor der Realisierung. Als positiv sieht die UIP dabei die Haltung des europäischen Parlaments an, dessen feste Haltung schlußendlich eine politische Einigung mit Ministerrat und EU-Kommission möglich macht, die den Interessen des gesamten Sektors entspricht. Das Parlament hat sich dabei als ein Korrektiv zur Exekutive erwiesen, wie es nationalstaatlichem Demokratieverständnis entspricht. Die UIP wird diesem Umstand in ihrer politischen Arbeit künftig mehr Rechnung tragen.

Der unabhängige Wagenhalter wird 2008 seinen rechtlich abgesicherten Platz neben EVU und Infrastrukturbetreiber im Schienengüterverkehr einnehmen. Die Grundlagen zur Ausfüllung dieser neuen Rolle wurden 2007 auch verbandsintern gelegt. Eine Anfang des Jahres wirksam gewordene Änderung der UIP-Statuten verbessert den Entscheidungsprozess innerhalb des Verbandes. Ebenfalls wird die technische Arbeit 2008 wesentlich verstärkt. Weitere Änderungen der Statuten sind 2008 vorgesehen.

Zur Verbesserung der Information innerhalb der Verbandsmitglieder wurden mehrere Maßnahmen verwirklicht, wie ein Blick auf die neugestaltete Homepage der UIP deutlich macht.

Der Zusammenarbeit mit der Europäischen Eisenbahnagentur wird 2008 im Brennpunkt der technischen Arbeit der UIP stehen. Die UIP begrüßt die wachsende Bedeutung der Agentur, deren Expertenbestand 2007 die Grenze von 100 überstieg.

Die UIP setzt auf Zusammenarbeit mit anderen Verbänden des Sektors.

Eine enge Kooperation mit den privaten Eisenbahnverkehrsunternehmen (ERFA) wurde 2007 vereinbart. Die UIP sieht den Bestand von nicht staatlichen EVU als wesentliches Element ihrer Schienenpolitik an.

Die Diskussion mit ihren Allianzpartnern vom House of Rail führte beim UIP-Kongress im September 2007 zu einer programmatischen Hinwendung auf politische Fragen des Schienengüterverkehrs, die über die Partikularinteressen des Berufstandes hinausgehen.

Innerhalb des Gemeinsamen AVV-Ausschusses hat sich die Bereitschaft etabliert, die Interessen von Wagenhaltern und EVU gegenseitig zu respektieren. Damit sind die Voraussetzungen gegeben, den Allgemeinen Verwendungsvertrag, dem Ende 2007 95 % aller EVU und unabhängigen Wagenhalter mit rund 700 000 Güterwagen beigetreten sind, zu einer Erfolgsgeschichte zu machen, die dem Schienengüterverkehr in seiner Gesamtheit zugute kommen wird.

Anstrengungen der UIP mit Gründung eines verbandsinternen AVV-Forums und Informationsveranstaltungen werden dazu im Jahre 2008 einen nützlichen Beitrag leisten.

Die Mithilfe aller Mitglieder der UIP wird es ermöglichen, die vielversprechenden Ansätze des letzten Jahres zu konsolidieren und auszubauen.

Bruno Dambrine
UIP-Präsident

II. Bericht über die Arbeit der UIP

Nach Inkrafttreten des AVV Mitte 2006 konzentrierten sich die Aktivitäten der UIP im Jahre 2007 auf die Anerkennung der Position des Wagenhalters in den anstehenden Änderungen der EU-Richtlinien über die Interoperabilität des konventionellen Wagenverkehrs und der Sicherheit. Gleichzeitig gewannen die Arbeiten zur Erfüllung der Verpflichtungen der Wagenhalter aus der TAF TSI zunehmend Gewicht. Weiterhin galt es, die 2006 begonnene Zusammenarbeit mit europäischen Verbänden im Rahmen des „House of Rail“ mit praktischem Leben zu erfüllen. Hierzu bot der im September 2007 veranstaltete UIP-Kongress eine willkommene Gelegenheit, der dementsprechend völlig auf europäische Fragen des Schienengüterverkehrs fokussiert war.

Rolle des Wagenhalters in der EU-Gesetzgebung

Ein im Oktober 2006 auf Initiative der EU ins Leben gerufene AG, an der unter Leitung der DG TREN UIP, UIC, GEB, ERFA, OCTI, ERA und mehreren nationalen Sicherheitsbehörden teilnahmen, diskutierte bis Oktober 2007 die von UIC, GEB, ERFA und UIP geforderte Verankerung der Position des Halters, seiner Verantwortung für die Instandhaltung seiner Wagen und die Zertifizierung seines Instandhaltungs-Managementsystems in den relevanten EU-Richtlinien, wobei Endziel – nach einer Übergangsperiode unter einem freiwilligen System – der verbindliche Charakter der Zertifizierung war. Die Arbeit der Gruppe mündete in einen Endbericht, der die einstimmigen Vorschläge der AG widerspiegelte, der von der DG TREN dem Artikel-21-Ausschuss vorgelegt wurde.

Im Rahmen der Mitentscheidung wurden die Vorschläge der EU-Kommission von Europäischem Parlament und Ministerrat diskutiert. Dabei zeichnete sich eine Unterstützung des EP für die Vorschläge des Sektors (UIP, UIC, ERFA) ab, die jedoch nicht vom Ministerrat und EU-Kommission geteilt wurde. Der vom Ministerrat vorgelegte Vorschlag stieß im Sektor aufgrund der fehlenden direkten Verbindung zwischen dem Halter und der Pflicht zur Instandhaltung seiner Wagen, der Einführung einer nicht definierten für die Instandhaltung verantwortlichen Rechtsper-

sönlichkeit („entity“) und der lediglich freiwilligen Zertifizierung auf entschiedene Ablehnung.

Auf Grundlage eines UIP-Papiers wurde Ende 2007 in einer neuen AG mit den betroffenen Verbänden und ERA die Grundzüge der Zertifizierung eines Managementsystems zur Instandhaltung diskutiert.

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

Hauptverantwortung des privaten Wagenhalters liegt in der Bereitstellung technischer Daten bezüglich seiner Wagenflotte, sodass diese von EVU und anderen Teilnehmern am Schienenbetrieb genutzt werden können. Diese Daten sind in eine Referenzdatenbank für rollendes Material (RSRD) einzugeben, die durch ein gemeinsames Interface in die TAF TSI-Struktur integriert werden soll.

Die EVU richteten 2006 einen SEDP-Lenkungsausschuss ein, dessen Aufgabe es ist, an einer gemeinsamen IT Lösung zu arbeiten, und luden die UIP zur Mitarbeit ein. Ebenso nehmen Vertreter der Infrastrukturbetreiber, der privaten EVU und des kombinierten Verkehrs teil.

Das Projekt entspricht nicht nur den gesetzlichen Verpflichtungen der TSI, sondern sieht vor, die operativen Informations- und Ablaufprozesse des Systems Schiene zu digitalisieren und stellt das wohl bislang weitreichendste, vom Sektor gemeinsam zu realisierende Projekt im Schienengüterverkehr dar. Nach dem Willen der Beteiligten soll es merklich dazu beitragen, den Schienengüterverkehr transparenter, effizienter und wettbewerbsfähiger zu machen.

Die UIP-Vertreter unter Vorsitz des Vizepräsidenten, J. Mansbart, legten ihre Strategie in der ersten Jahreshälfte 2007 fest und positionierten die UIP als „front runner“ bei der Entwicklung der RSRD.

Mit Hilfe externer Experten wurde bis Mitte des Jahres ein Arbeitsplan ausgearbeitet, der zu der Erstellung von Ausschreibungsunterlagen führte, die Ende des Jahres an ausgewählte Bieter versandt wurden.

Für die UIP entscheidend ist die Frage der Abstimmung der Entwicklung der RSRD mit der Entwicklung gemeinsamer Komponenten durch die Bahnen, die zu einem gemeinsamen Interface führen soll, das alle operationellen Datenbanken verbinden und mit den verschiedenen Systemen kommunizieren kann.

Europäische Eisenbahnagentur (ERA)

Auf UIP-Experten kamen 2007 neue Aufgaben zu, um weiterhin eine Beteiligung an allen für den Sektor wichtigen Arbeiten der Agentur sicherzustellen.

ERA kündigte Mitte 2007 eine neue Arbeitsgruppe mit mehreren Untergruppen zur Revision der TSI Wagen an, die ab Oktober die Präsenz qualifizierter UIP-Experten erforderte.

Die EU-Kommission übertrug ERA die Aufgabe, das Fahrzeughalterregister in den Mitgliedstaaten zu verwalten. Das erste vorläufige Vehicle Keeper Marking Code (VKM) wurde im Juli 2007 auf den Homepages von ERA und OTIF veröffentlicht.

Eine neue AG bekam die Aufgabe, sich mit der Revision des Anhangs P der TSI OPE, und zwar mit der Identifizierung von Fahrzeugen, zu beschäftigen.

Einer sogenannten „Conformity Group“ wurde die Aufgabe erteilt, Lücken und Unkorrektheiten in den TSI aufzuspüren und Vereinfachungen vorzuschlagen.

Die AG „Zertifizierung der Werkstätten“ setzte 2007 ihre Arbeit zur Schaffung einheitlicher Kriterien fort, die Ende des Jahres zu einer Empfehlung an die EU-Kommission führte. Damit ist die Realisierung des alten UIP-Ziels eines über ganz Europa verteilten Netzes zertifizierter Werkstätten, die für die Revisionen international eingesetzter Güterwagen zugelassen sind, in greifbare Nähe gerückt.

In der AG „Sicherheitsaspekte“ werden insbesondere UIP-Interessen mit Bezug auf die Halterproblematik und die Revision der EU-Sicherheitsrichtlinie berührt.

Als neue Aufgabe hat die EU-Kommission der Agentur 2007 eine Beteiligung an den RID-Aktivitäten übertragen. ERA nimmt nun an dem RID-Experten-Ausschuss und der Untergruppe Kesselwagen teil. Damit sollen die RID-Arbeit und die Sicherheitstätigkeiten der Agentur koordiniert werden.

Die Kontakte zur ERA wurden von UIP-Seite 2007 intensiviert. Am 4. September fand ein Treffen mit der Führungspitze der ERA statt. Resultat war die Planung einer engeren Zusammenarbeit UIP-ERA.

Im Oktober fand ein Treffen der UIP-Experten mit ERA-Kollegen statt, in dem künftige gemeinsame Aktivitäten diskutiert wurden.

Die UIP nimmt seit 2007 an einer „Technical Management Plattform“ (TMP) Level 2 teil. Diese Arbeitsplattform ist eine Schöpfung der GEB und UIC, an der außerdem die Verbände UNIFE, EIM und ERFA teilnehmen. Die TMP wurde von ERA als Basis für die Kooperation mit den Verbänden anerkannt und ist auf Expertenebene aktiv.

Ebenfalls nimmt die UIP an einer TMP Level I statt. Auf dieser Ebene treffen sich die Generalsekretäre der Transportverbände regelmäßig mit der Führungsspitze der ERA, um taktische und politische Fragen einer Zusammenarbeit zu diskutieren.

EU-Kommission (DG TREN)

Die EU-Kommission erklärte 2007 zum Jahr des Schienengüterverkehrs und legte wichtige Massnahmen vor :

Im März stellte sie mit der Annahme des European Rail Traffic Management System (ERTMS) die Weichen für einheitliche europäische Zugsteuerung, Zugsicherung und Signalgebung.

Öffentliche Konsultationen fanden statt hinsichtlich mehrjähriger Verträge zur Verbesserung der Schieneninfrastruktur, der Umrüstung bestehender Güterwagen mit Verbundstoffsohlen, der Internalisierung externer Kosten und Staatsbeihilfen für EVU.

Im Oktober wurden eine Reihe von Maßnahmen verabschiedet, die den Schienengüterverkehr in der Union effizienter und nachhaltiger machen sollen. Das neue Maßnahmenpaket umfasst u.a. Vorschläge zur Verbesserung der Logistik, zu einem am Güterverkehr orientierten Bahnnetz und zur europäischen Hafenpolitik.

Ebenfalls im Oktober wurde das „dritte Eisenbahnpaket“ vorgelegt, das den Schienenverkehr weiter öffnen soll. Vorgeschlagen wurde die grenzüberschreitende Öffnung des Personenverkehrs, die Stärkung der Rechte der Fahrgäste, die Zertifizierung von Triebfahrzeugführern und die Verbesserung der Qualität des Schienengüterverkehrs.

Allgemeiner Verwendungsvertrag (AVV)

Der im Jahre 2006 gegründete gemeinsame Ausschuss von UIC, ERFA und UIP diskutierte 2007 unter Vorsitz der Co-Präsidenten Lohmeyer (VTG) und Peetermans (UIC) in mehreren Treffen Unklarheiten des Vertragstextes und unterschiedliche Interpretationen des AVV durch EVU und Wagenhalter.

Mit Unterstützung durch die ständige Expertengruppe des AVV konnten gemeinsame Lösungen ausgearbeitet werden.

Aufgrund des regen Interesses der UIP-Mitglieder an Fragen zum Wagenverwendungsrecht wurde Ende des Jahres 2007 auf der neugestalteten Homepage der UIP ein AVV-Forum eingerichtet. Eine aus UIP-Experten bestehende Unterstützungsgruppe gibt Antworten auf Fragen der Mitglieder sowie nützliche Informationen und Verhaltenshinweise.

Ausschuss „Aufbauten“

Der UIP-Ausschuss „Aufbauten“ tagte unter der Leitung des Vorsitzenden, Rainer Kogelheide, GATX Rail Germany GmbH, im Jahr 2007 zweimal, und zwar in Hamburg und in Prag.

Auf dem Gebiet der Begleitung der gefahrgutrechtlichen Themen beschäftigten folgende Punkte den Ausschuss:

- **Entgleisungsdetektion**

Nach Erfahrungen in der Schweiz und Durchführung zusätzlicher Versuche wurde die Forderung nach Entgleisungsdetektoren an neuen Wagen für bestimmte, besonders gefährliche Produkte letztlich auch durch UIP als Sicherheitsgewinn eingestuft und im RID-Fachausschuss 2007 für ein Inkrafttreten in 2011 auf den Weg gebracht.

- **Crashpuffer**

Dank guter Vorbereitung auch in nationalen Gremien konnten deutliche Klarstellungen und auch sinnvolle Erleichterungen bei der Zulassung von Wagen mit Crashelementen erreicht werden.

- **Schutzwagenregelung**

Ergänzende, für den Bahntransport sicherlich eher behindernde als Sicherheitsgewinn bietende zusätzliche Regelungen zum Einsatz von Schutzwagen wurden vermieden und das Thema vorläufig beiseite gelegt.

Themen, wie etwa das der Unterarbeitsgruppen des RID „BLEVE“ (Gasexplosionen) oder „Gefahrguttelematik“, wurden durch den Ausschuss begleitet und werden sicherlich noch etwas länger auf der Agenda stehen, bevor letztendlich über gesetzgebende Maßnahmen zu beschließen ist. Aber auch immer noch vorhandene nationale Unterschiede beschäftigten den Ausschuss, so z.B. die in Frankreich immer noch bestehende Forderung nach einer Glühung für alle Tanks zum Transport von Gütern der Klasse 2.

Die Umsetzung der TPED, gerade nach Ablauf der Übergangsfristen in 2007 eingeführt, beschäftigt den Ausschuss jetzt, da wesentliche Teile in 2009 in das RID übernommen werden und daher eine völlige Überarbeitung der TPED erforderlich wird. Der

Ausschuss Aufbauten vertritt hier den Standpunkt, dass die Änderungen in der Zulassung (europäischer Ansatz) nicht auf die Klasse 2 beschränkt bleiben sollten, sondern vielmehr auch die Verfahren zur Zulassung der Tanks zum Transport der Stoffe der Klasse 3-6.1, 8 und 9 angeglichen werden müssten, um ein wirklich freizügiges Inverkehrbringen für Europa zu gewährleisten.

Ein weiteres Thema der europäischen Marköffnung ist die Zulassung von Ausrüstungsteilen. Obwohl hier bereits europäische Normen im RID genannt sind, muss der Ausschuss feststellen, dass ein freizügiger Zulassungsprozess auch wegen der oben genannten Hemmnisse in Europa noch nicht existiert.

Wesentliche Tank-Normen des CENTC 296 wurden nach fünf Jahren zum ersten Mal überarbeitet (z.B. EN 12972 und 14025). Auch diese Arbeiten wurden von Mitgliedern des Ausschusses begleitet.

Der Ausschuss Aufbauten veranstaltete bei der Firma Alstom in Salzgitter einen Workshop zum Thema „Reinheitsgrade“, der guten Zuspruch fand. Während Änderungen am Schlüssel selbst von der Mehrheit abgelehnt werden, wurde doch einiges Verbesserungspotential in der Möglichkeit besserer Definitionen erkannt.

Ausschuss „Untergestell“

Zum achten Jahr in Folge hat der Ausschuss „Untergestell“ seine beiden Sitzungen in Paris und Brüssel abgehalten. Etwa zehn Verbände waren dabei vertreten.

Bei diesen beiden Sitzungen haben die Sachverständigen folgende Punkte erörtert:

- **Zulassung eines Wagens in einem Mitgliedstaat und Anwendung der Interoperabilitätsrichtlinie**

Trotz Interoperabilitätsprinzip wird ein in einem Mitgliedstaat zugelassener Wagen nicht systematisch auf einem anderen Netz zugelassen. Dies wegen der weiterhin nicht geklärten Punkte hinsichtlich

der nationalen Besonderheiten und der noch offenen Punkte der TSI Güterwagen. Deswegen empfiehlt die DG TREN den Mitgliedstaaten, Abkommen über gegenseitige Anerkennung abzuschließen, wie die EPSF dies voraussichtlich bald mit den benachbarten NSA tun wird.

- **Umgang mit wesentlichen Änderungen**

Abhängig vom Umfang der Änderungen am Wagen hat der Halter darüber zu unterrichten oder einen Zulassungsantrag bei der zuständigen NSA zu stellen (Art. 14 der Interoperabilitätsrichtlinie). Die laufenden Arbeiten sollen diesen Punkt klären helfen.

- **Überarbeitung der TSI Güterwagen**

Im Rahmen der WP der ERA wurden fünf Untergruppen zur Bearbeitung der technischen Fragen gegründet. Die Arbeiten dieser Untergruppen verfolgt jeweils ein UIP-Experte.

Dieses umfassende Projekt, welches beachtlicher Bemühungen seitens der UIP-Experten bedarf, soll Ende 2010 verwirklicht werden.

- **TSI Betrieb, Anlage P**

Der Ausschuss hat darüber diskutiert, welche Haltung angesichts der Abschaffung der sogenannten „intelligenten“ Wagennummer einzunehmen ist. 2008 soll es dazu einen gemeinsamen Standpunkt der UIP geben.

- **TSI Lärm**

Diese TSI legt Grenzwerte für den Lärm fest, den ein Wagen im Betrieb verursachen darf. Über die nationalen Verbände hat die Kommission die Haltung der Mitgliedstaaten in der Frage der Nachrüstung des Altbestandes verfolgt, insbesondere hinsichtlich der Zulassung von LL- und K-Sohlen, aber auch bezüglich der Finanzierung der Pflichtversuche. Dies wird es der UIP ermöglichen, einen gemeinsamen Standpunkt der Branche zu erarbeiten.

- **Europäischer Wartungsleitfaden**
Interoperabilitätsrichtlinie, TSI Güterwagen und AVV geben vor, welche Pflichten Halter und Mitgliedstaaten im Rahmen des Wartungssystems zu erfüllen haben. 2007 hat der Ausschuss mit größter Aufmerksamkeit die Standpunkterklärungen der Behörden sowie die in den nationalen Verbänden laufenden Arbeiten verfolgt. Der Ausschuss hat die Möglichkeit ins Auge gefasst, einen „UIP-Wartungsleitfaden“ zu erarbeiten, hält das Vorhaben aber wegen des Umfangs der nationalen Besonderheiten für verfrüht.
- **Sicherheitsverwaltungssystem (SMS), Zertifizierung von Haltern und Werkstätten**
Der Ausschuss hat die Arbeiten der drei Arbeitsgruppen kommentiert, die beauftragt wurden, Vorschläge zu erarbeiten, und betont, dass sie in engem Zusammenhang mit den Arbeitsgruppen des Ausschusses für den europäischen Wartungsleitfaden und die TSI Güterwagen stehen.
- **Sicherheits- und Interoperabilitätsrichtlinie**
Der Ausschuss hat auch andere Arbeiten in Bezug auf diese beiden Richtlinien erörtert und kommentiert, wie zum Beispiel zum Wagenverzeichnis und zur Wagendatenbank.
- **Europäische Normung**
UIP-Experten dieses Ausschusses verfolgen die Arbeiten des CEN und des CWN (CEN Workshop Agreement). Die Verfolgung dieser Arbeiten erweist sich als um so wichtiger, als die überarbeitete TSI Güterwagen auf eine Reihe von obligatorischen Normen Bezug nehmen wird.
- **COTIF und Expertenausschuss**
Der Ausschuss verfolgt die Arbeiten dieses Ausschusses.

Als der UIP-Ausschuss für Infrastrukturfragen gebildet wurde, geschah dies mit dem Ziel, die Vertreter der Verbände zusammenzuführen, damit sie sich kennenlernen, sich in einer Reihe gemeinsamer Themen einigen und ihre Erfahrungen austauschen, und dies in einem durchstrukturierten und bewährten Eisenbahnsystem.

Dieses Ziel ist nunmehr erreicht.

Nun hat aber das auf Ebene der EU und der COTIF beschlossene neue europäische Umfeld die Gewohnheiten stark verändert.

Der Ausschuss hat versucht, dies bei seiner Sitzungsplanung zu berücksichtigen, wobei jedoch klar wurde,

- dass die unterschiedlichen Arbeiten zu technischen Fragen koordiniert werden müssen;
- dass die Mitglieder regelmäßig informiert werden und über die Fragen Bescheid wissen müssen, wenn Beschlüsse zu fassen oder Empfehlungen abzugeben sind.

Der UIP-Koordinator für technische Frage soll helfen, dieser Notwendigkeit besser gerecht zu werden, wobei der Ausschuss seine Arbeit neu ausrichten muss, und zwar unter Berücksichtigung dieses neuen Umfeldes.

Weitere UIP-Aktivitäten

Auch im Jahre 2007 beteiligte sich die UIP aktiv an Arbeitsgruppen und EU-Konferenzen, um gemeinsam mit dem Sektor ein tragfähiges Konzept der Umrüstung bestehender Güterwagen mit Verbundstoffbremssohlen zu erreichen, das die Wettbewerbsfähigkeit des Schienengüterverkehrs nicht in Frage stellt.

Im Rahmen der Intensivierung ihrer Beziehungen zu den Partnern des House of Rail hatte sich die UIP zudem verstärkt mit Themen der Eisenbahnpolitik zu beschäftigen, was in der Programmsetzung des im September 2007 veranstalteten UIP-Kongresses zum Ausdruck kam.

III. Das interne Leben der UIP

Generalversammlung

Die Generalversammlung des Jahres 2007 fand am 20. September in Cannes statt.

Anlässlich der Generalversammlung wurden folgende Punkte behandelt:

- Die Niederschrift über die Generalversammlung vom 29. September 2006 in Ravello wurde einstimmig genehmigt.
- Der 57. Geschäftsbericht, der das Geschäftsjahr 2006 umfasst, wurde genehmigt.
- Der Bericht der Rechnungsrevisoren für 2006 wurde vorgelegt. Die Generalversammlung dankte den Revisoren für ihre Arbeit.
- Die Generalversammlung genehmigte die Jahresabrechnung und die Bilanz 2006.
- Dem Direktionskomitee wurde einstimmig Entlastung erteilt.
- Die Generalversammlung benannte als Rechnungsrevisoren für das Geschäftsjahr 2007 die Herren Xavier Ducluzeau (ERME-WA) und Vincent Bourgois (TRW).
- Der Präsident ließ über die vorgelegten Änderungsvorschläge der UIP-Statuten abstimmen. Die Änderungen wurden ohne Gegenstimme gebilligt.
- Dr. Heiko Fischer schlug als neuen Präsidenten für die Amtszeit 2007 - 2010 Bruno Dambrine vor. Der Vorschlag wurde einstimmig angenommen.
- Zu Vizepräsidenten wurden die Herren Dr. Heiko Fischer und Johannes Mansbart gewählt.
- Die Mitgliedsverbände benannten folgende Delegierte in das Direktionskomitee und wahlberechtigte Vertreter:

Per-Anders Benthin (SPF – Schweden)
Vincent Bourgois (BeWag – Belgien)
Doryan Chernev (BPW – Bulgarien)
Gyöző Czitó (MVME – Ungarn)
Bruno Dambrine (AFWP – Frankreich)
Dr. Heiko Fischer (VPI – Deutschland)
Andrzej Kwiek (IGTL – Polen)
Alberto Lopez-Ribe (FAPROVE – Spanien)
Johannes Mansbart (VPI – Österreich)
Jaroslav Miklánek (ZVKV – Slowakei)
Nucu Morar (AVP – Rumänien)
Mauro Pacella (ASSOFERR – Italien)
Geoffrey Pratt (PWF – Vereinigtes Königreich)
Manfred Schubert (SPV – Tschechien)
André Suter (VAP – Schweiz)
Don van Riel (NVPg – Niederlande)

- Die Generalversammlung genehmigte das Budget für 2008.
- Jahresbeiträge 2008: der Grundbetrag sowie der Beitrag je 100 Wagen bleiben unverändert.
- Die Generalversammlung 2008 wird am 12. September in Brügge stattfinden.

Direktionskomitee

Im Jahre 2007 tagte das Direktionskomitee der UIP am 23. März in Hamburg und am 22. September in Cannes.

Neues Direktionskomitee

Das neue Direktionskomitee tagte am 20. September in Cannes und bestätigte die Vertreter in den UIP-Organen.

Geschäftsführender Ausschuss

Der Geschäftsführende Ausschuss trat 2007 insgesamt dreimal zusammen. Die Sitzungen fanden am 22. März in Hamburg, am 4. Juli in Genf und am 20. September in Cannes statt.

Ausschüsse

In 2007 tagten die Hauptausschüsse der UIP:

„Untergestell“: am 21.03. in Paris und am 19.09. in Cannes;

„Aufbauten“: am 19.04. in Hamburg und am 12.10. in Prag.

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:
Bruno Dambrine

Der Generalsekretär:
Wolf D. Gehrmann

IV. „Relaunch Rail Freight“

Bericht über den UIP-Kongress vom 21. September 2007 in Cannes

Es besteht noch Hoffnung für die Entwicklung der Eisenbahn: die Liberalisierung führte zu einer Reihe von entscheidenden Änderungen. Allerdings birgt das neue Umfeld weiterhin mehrere Problemfelder. Werden Europa und die Branche fähig sein, diese rechtzeitig zu lösen, um den Einzelwagenverkehr zu retten und den Schienengüterverkehr voranzubringen?

Liberalisierung ist der Schlüssel und die Vorbedingung für einen „**Neuen Schwung für den Eisenbahngüterverkehr**“ („Relaunch Rail Freight“). Dies ist im Wesentlichen die Botschaft, die die Europäische Union seit mehr als 10 Jahren verkündet hat, nämlich seit der Verabschiedung der Richtlinie 91/440 (buchhalterische Trennung von Infrastruktur und Betrieb), bis zum „zweiten Eisenbahnpaket“ im Jahre 2004. Als Wundermittel sollte sie den Wettbewerb fördern und der Eisenbahn Dynamik einflößen. Eine Eisenbahn, die in große Staatsmonopole unterteilt ist, was in Brüssel, wo man lieber von „gemeinsamem Markt“ und von „freiem Wettbewerb ohne Verzerrung“ spricht, Unbehagen verursacht.



Wie sieht nun heute, nach dem Urknall von Januar 2007, also der vollständigen Liberalisierung des Güterverkehrs auf nationalen und europäischen Verbindungen, die Situation aus?

Betrieb und Infrastruktur wurden überall voneinander getrennt, und allenthalben sind die Strecken neuen Eisenbahnverkehrsunternehmen (EVU) zugänglich, auch wenn es bei der Umsetzung offensichtlich zu Unterschieden kommt.

Der versprochene Aufschwung des Eisenbahngüterverkehrs ist aber weitestgehend ausgeblieben, stellte die Branche anlässlich des **Kongresses der Internationalen Privatgüterwagen-Union (UIP) am 21. September 2007** fest.

Weiterhin plagen den Eisenbahngüterverkehr Amtsschimmel und Bürokratie, hohe Kosten, die die Wettbewerbsfähigkeit behindern und schwindelerregende Neustrukturierungen. Dennoch ist die Branche zuversichtlich. Der UIP-Kongress stand unter dem Motto: „**Neuer Schwung für den Eisenbahngüterverkehr**“. Dieses Motto klang, so die vorherrschende Meinung, diesmal nicht nur nach Wunschdenken, sondern nach begründeter Hoffnung... So man bereit ist, sich noch ein wenig in Geduld zu üben...

Ein neuer rechtlicher Rahmen

Zu erkennen ist, das bestätigt jeder, dass sich der Rahmen der Spielregeln unter dem Einfluss Europas beträchtlich geändert hat. Durch die Geburt der **Europäischen Eisenbahnagentur (ERA)** ist nunmehr ein neues Organ für die Konzipierung und die Wartung des technischen Bezugsrahmens zuständig, der für alle europäischen Netze gilt. Diese Rolle oblag vormals dem vor 85 Jahren gegründeten Internationalen Eisenbahnverband, UIC, der die größten EVU vertritt und regelmäßig seine bekannten „Merkblätter“ veröffentlicht, die Brücken schlugen zwischen den Ländern und somit die Interoperabilität ermöglichten, lange bevor der Begriff geprägt wurde.

Vor diesem Hintergrund wurde vom CEO der UIC, **Luc Aliadière**, bei der ersten Podiumsdiskussion des Kongresses „*die Frage nach der Zukunft und dem Platz der UIC*“ gestellt.“



Die Mitglieder der UIC wollen die UIC weiterhin erhalten, da sie einen soliden Grundstock technischen Wissens birgt. Aber die UIC muss ihren Platz neu definieren: Sie wurde ihrer Normungsaufgabe und somit ihres Erbes entledigt, da der Großteil ihrer „Merkblätter“ in europäische Normen umgewandelt wurden, die unter der Verantwortung des CEN erarbeitet werden, oder aber in technische Regelwerke unter Zuständigkeit der ERA. Als Konsequenz wurde aus der UIC eine „Referenz- und Unterstützungsplattform“, als die sie seit der Gründung der ERA fungiert. Für die ERA dagegen ist sie nicht einmal mehr ein repräsentatives Organ. Diese Veränderung, so Luc Aliadière, ist „*schwer zu schlucken*“, selbst

wenn der Übergang noch nicht vollends vollzogen wurde. Im Gegenzug jedoch könnte sich die UIC vorstellen, jedem zugänglich zu sein: traditionellen EVU, „neuen Eisenbahnen“, Wagenhaltern, usw., um ein Gegengewicht zur ERA zu bilden, die unermüdlich Vorschriften erarbeitet.

Wo die UIC sich Zeit nimmt und konsensbemerkt ist, will die ERA schnell handeln und Texte mit Rechtskraft produzieren.

„Unser Zeitplan ist sehr strikt und eng gesteckt“, erklärt **Marcel Verslype**, Generaldirektor der



ERA. Die ERA ist beauftragt, die politischen Zielsetzungen der EU umzusetzen, das heißt, die Normen und Regeln zu erarbeiten, die 2015 die Geburt des paneuropäischen Verkehrsnetzes ermöglichen sollen. Derzeit steht die Revision der **TSI für Eisenbahngüterwagen** an, „die lange

brauchte, bis sie in Gänge kam“, zu der die erste Arbeitsgruppe am 3. Oktober 2007 zusammentrat.

Eben diese Eisenbahnwagen bilden das Herzstück des Verkehrs und der Regelsetzung in diesem Sektor. Zum 1. Juli 2006 traten weit reichende Änderungen in Kraft, zum einen in Form des neuen Abkommens über den internationalen Eisenbahnverkehr (COTIF), zum anderen durch die Schaffung des **„Allgemeinen Vertrages für die Verwendung von Güterwagen“** (AVV). Dieser beendet die Zulassungsvereinbarungen zwischen nationalen Eisenbahngesellschaften, da deren Zuständigkeit für Zulassung und Sicherheit den nationalen Behörden übertragen wurde (EBA in Deutschland, EPSF in Frankreich, usw.). Es entsteht ein Verwendungsvertrag zwischen dem Wagenhalter und dem EVU, das die Traktion zur Verfügung stellt (traditionelles oder neues EVU). Die technische Zulassung wird getrennt vorgenommen.

Diese Veränderung erforderte jahrelange Verhandlungen, die zu einem Gemeinsamen Ausschuss führten, in dem die UIC gleichberechtigt neben UIC und ERFA (Staatsbahnen haben also nicht mehr das letzte Wort) für die Verwaltung des AVV zuständig ist.

Ende 2006 umfasste der neue AVV etwa 700 000 Güterwagen (darunter über 200 000 Privatwagen), was fast der gesamten europäischen Güterwagenflotte entspricht.

Der Wagenhalter



Seine Position war Thema einer weiteren Panel Diskussion, die von **Stefan Lohmeyer**, Leiter der Rechtsabteilung der VTG und Mitvorsitzender des Gemeinsamen Ausschusses AVV, eröffnet wurde. Die durch die Liberalisierung unvermeidlichen Veränderungen haben einen bis dahin eher im Hintergrund agierenden Mitspieler in den Vordergrund gerückt: den **„Wagenhalter“**. Dieser ist für die Wartung und die sicheren Betriebsbedingungen des Eisenbahnwagens zuständig, was bei über 200 000 Privateisenbahnwagen, die auf den europäischen Schienennetzen verkehren, ein wesentlicher Aspekt ist. Der Halter muss insbesondere im Fahrzeugverzeichnis als solcher ausgewiesen sein.

Problem: Im Straßengüterverkehr ist der „Halter“ ein anerkanntes Konzept, **nicht jedoch in der europäischen Gesetzgebung zum Schienenverkehr**, die zu Zeiten des UIC/RIV-Systems erarbeitet wurde, wonach sicherheitsrelevante Angelegenheiten Sache der Staatsbahnen ist. Aus dem Grunde erlegt die **Europäische „Sicherheitsrichtlinie“** den EVU weiterhin Instandhaltungspflichten auf, die in der Praxis nicht mehr zu erfüllen sind.

Diese Situation „führt potentiell zu einem riesigen Chaos, wenn die erforderlichen Klarstellungen nicht erbracht werden“, so **Eric Peetermans**, der andere Mitvorsitzende des Gemeinsamen Ausschusses AVV.



Markus Vaerst, Hauptgeschäftsführer von AAE, einem privaten EVU und Wagenhalter



mit 25 000 Güterwagen, erinnert daran, wie bedeutungsvoll die Unterteilung in die drei Bereiche Infrastruktur, EVU und Halter für die Branche ist.

„RIV war eine Art Qualitätskennzeichnung, die die Branche über die Zertifizierung des Halters wieder

einführen möchte, was im Interesse der Beteiligten sein dürfte.“

Dies ist nicht länger Sache der etwa 200 EVU, die an 365 Tagen im Jahr sehr wahrscheinlich mit etlichen der insgesamt 700 000 Wagen zu tun haben, die von einem anderen Traktionsunternehmen im Auftrag irgendeines Eigentümers angeliefert werden, der dafür die Kosten und die Verantwortung trägt. Auch stehen die Chancen gut, dass diese Wagen einem Konkurrenten gehören, zumal ja auch die traditionellen EVU in verstärktem Wettbewerb zueinander stehen. Wie ist der Übergang zum neuen AVV-System zu bewerkstelligen, das von 575 Eigentümern (darunter 380 „Unabhängige“, die keine EVU sind) angenommen wurde und eine Ansammlung vertraglicher Verpflichtungen darstellt, die ganz eindeutig dem Halter die Pflicht zur Instandhaltung auferlegt?

Bis es zu den notwendigen Veränderungen kommt, was nicht von heute auf morgen zu bewerkstelligen ist, plädieren jene, die in der Branche tätig sind, gemäß **Patrizio Grillo** von der DG TREN, für ein Übergangssystem, das – wieder einmal – vom englischen Modell geprägt ist.



Darüber hinaus beklagt Patrizio Grillo, „dass nach zweijährigen Verhandlungen über das zweite Eisenbahnpaket jene, die damit nicht zufrieden waren, dies erst am Tage nach der Verabschiedung der Sicherheitsrichtlinie zum Ausdruck gebracht haben.“

Lord Tony Berkeley, Vorsitzender der britischen Rail Freight Group (RFG) und ERFA-Vorstandsmitglied, erklärt: „In Großbritannien können



Privatwagen wie jene, die einem EVU gehören (wovon es in GB acht gibt), von gleich welchem Betrieb gewartet werden, der für diese Arbeiten eine Genehmigung hat. Der Eisenbahn-

sektor hat dies bereits akzeptiert; das Gleiche wird im nächsten Jahr auch die Regelungsbehörde tun, wenn erst die TSI veröffentlicht ist.“

In Europa greift die gleiche Vorstellung um sich. Die **Zertifizierung des Halters** sollte mittelfristig zur Pflicht werden, wenn erst einmal die Änderungen an der Richtlinie, über die derzeit im Ministerrat und im Parlament beraten wird, umgesetzt sind. Bis dahin sollte der Halter freiwillig **eine Zertifizierung** beantragen (was einer Qualitätsverpflichtung nach ISO entspräche), die von den nationalen Sicherheitsbehörden und entsprechend von allen Mitgliedstaaten anerkannt wird. Zertifiziert würde dabei das „Instandhaltungsmanagement“, um zu einem einheitlichen Qualitätsniveau in Europa zu gelangen. Wird so auf genau definierten und genormten Verfahren aufgebaut, wird der Halter zu einem gleichwertigen Partner, zum „Dritten Mann“ in der Eisenbahnwelt, neben dem EVU und dem Infrastrukturbetreiber.

In der Zwischenzeit setzen die Arbeitsgruppen, die sich mit der Frage befassen, ihre Normungstätigkeiten fort. Die jüngste Anregung sieht die Schaffung eines **gemeinsamen Wagenhalter-verzeichnisses** vor, sowie eine 12-stellige Kennnummer für den internationalen Verkehr (wodurch endlich die frühere RIV-Kennzeichnung ersetzt würde). In der europäischen Eisenbahnwelt werden also umfassende strategische Reformen fortgesetzt, leider jedoch nur geringfügige Entscheidungen gefällt.



Historische Entwicklungsmöglichkeiten

Eines ist jedoch sicher: Die Branche ist einhellig der Meinung, dass die offenen Fragen so rasch wie möglich beantwortet werden müssen. Alles weist darauf hin, dass der Schienengüterverkehr heute vor historischen Entwicklungschancen steht. Die (widerwillig geführte) Politik der Regierungen in fast allen europäischen Ländern, alles auf die Straße zu setzen, stößt an ihre Grenzen. Durch die Überlastung des Straßenverkehrsnetzes entstehen Behinderungen der Logistikkette sowie Überlegungen zur Zweckmäßigkeit weiterer Investitionen. Die Straßenverkehrsunternehmen stecken selbst in der Krise, weil sie keine Fahrer mehr finden, um die steigende Nachfrage zu bedienen. Und außerdem verinnerlicht die Öffentlichkeit mehr und mehr das Konzept der „nachhaltigen Entwicklung“, wobei der Eisenbahnverkehr als ein Verkehrsträger gesehen wird, der Umfeld und Umwelt weniger belastet. Zum ersten Mal scheinen Politiker es nicht nur bei schönen Worten belassen zu wollen, sondern bereit zu sein, diese auch in die Tat umzusetzen. Wenn die Eisenbahn die Gunst der Stunde nutzen kann, besteht Hoffnung, dass der Trend, der zur Vorherrschaft der Straße geführt hat, nachhaltig umgekehrt werden kann. Wird diese Gelegenheit verpasst, wird dies möglicherweise ein endgültiger Rückschlag.

Wann kommt die richtige Reaktion?

Die unterschiedlichen Akteure scheinen zwar die gleiche Analyse vorzunehmen, sind sich aber nicht einig darüber, wie dringend zu reagieren ist, um die Stolpersteine aus dem Weg zu räumen, die die Eisenbahn weiterhin daran hindern, wirklich wettbewerbsfähig zu sein.

Die Ungeduldigeren, wie **Georges di Lallo**, Vorsitzender von ERFCEP (Kundenlobby), weisen darauf hin, dass es weiterhin „eine große Kluft gibt zwischen dem Gesagten und dem, was davon bei den Unternehmen ankommt. Hochintellektuelle Menschen reflektieren weiterhin über die Lage und sagen gebetsmühlenartig immer dasselbe. Wollen wir hoffen, dass sich endlich etwas daran ändert. Aber wann? Es muss ein Zeitplan erarbeitet werden, gemeinsamen von den Netzen, der EU, ... Schluss mit den Beschwörungen! Lasst Taten sprechen! Was auch heißt, dass die Transporteure in Frankreich ihre Zukunft selbst in die Hände nehmen und die Industrie sich ihrer Verantwortung stellt und aufhört, immer nur ans 'Kerngeschäft' zu denken, so, als wollte sie sich nicht die Finger schmutzig machen.“



Patrizio Grillo von der DGTREN bestätigt, dass „die europäische Politik das Ziel verfolgt, den Verkehr zu steigern“, geht aber noch weiter: „Es besteht die Hoffnung, dass die Frage des Halters 2010 provisorisch gelöst sein wird und nach einem Beobachtungszeitraum gegen 2015 in Zusammenarbeit mit den nationalen Sicherheitsbehörden endgültig geregelt sein wird.“

2015? Bei einem so weit entfernten Termin zucken Spediteure und Wagenbesitzer zusammen, da es ihnen ja verständlicherweise in erster Linie darum geht, die Eisenbahnwagen so schnell wie möglich auszulasten. Vorwürfe gegen die Bürokratie in Brüssel sind zu hören.

„Es geht nicht an, der Bürokratie alleine die Schuld zuzuweisen“, antwortet **Patrizio Grillo**. „Zunächst fragt sich, ob alle Beteiligten am gleichen Strang ziehen. Sodann ist festzuhalten, dass der Branche jeweils die Gelegenheit geboten wird, Probleme, mit denen sie konfrontiert wird, selbst und ohne Rückgriff auf den Gesetzgeber zu lösen“, eine offenkundige Anspielung an den bereits erwähnten Halter. „Gesetzgebung sollte wegen des Zeitaufwandes immer die letzte Option sein. Bis zur Verabschiedung einer Gesetzesvorschrift vergehen gut und gern 7 bis 8 Jahre. Im günstigsten Fall bedarf es zur Erarbeitung eines Gesetzestextes 9 bis 12 Monaten, und dann stellt sich noch die Frage, ob die Artikel ausreichend flexibel formuliert wurden, um zu funktionieren. Und ein Gesetzentwurf muss den vollen Gesetzgebungsweg durchlaufen, an dem sich auch das

Parlament mit möglicherweise mehreren Lesungen beteiligt (...) – schließlich ist Europa demokratisch. Außerdem bedarf es des Einvernehmens der 27 Mitgliedstaaten. Zwar versuchen wir jeden Tag, unser Bestes zu geben, aber einfach ist das nicht...“

Pascal Varin, Präsident von Ermewa, möchte an eine Zwischenlösung glauben: „Das Thema ist vielschichtig, wobei jedoch allen als Ziel 2010 vorschwebt. Es ist alles daran zu setzen, dass bis dahin die Interoperabilität erreicht wird.“



Interoperabilität von Eisenbahngüterwagen

Neben der Halterproblematik ist die Interoperabilität der zweite große Fragenkomplex im Bereich des Eisenbahngüterverkehrs. Über lange Zeit wurde dieser Begriff hauptsächlich auf den grenzüberschreitenden Einsatz von Lokomotiven angewandt. Hersteller von Lokomotiven begannen, „interoperable“ Multisystem-Lokomotiven zu bauen, und die EU hat im Namen der Interoperabilität das ERTMS-Signalsystem gegen bestehende nationale Systeme verteidigt.

Dabei wurde vergessen, dass ein Zug in der Hauptsache aus Wagen besteht. Und im Güterverkehr ist man offensichtlich weniger an der Interoperabilität von Lokomotiven interessiert. Schlimmstenfalls werden sie an der Grenze umgeleitet, wobei der Zeitverlust minimal ist, wenn das System richtig funktioniert. Kann aber ein Eisenbahngüterwagen

nicht die Grenze passieren, bleibt transeuropäischer Güterverkehr ein Wunschtraum. Beim neuen Aufbau des Systems mit EVU, Infrastrukturbetreiber, nationalen Sicherheitsbehörden und Wagenhaltern ist das Problem der gegenseitigen Akzeptanz des rollenden Materials zu lösen. Um dieses Problem ging es auch beim ICE 3, der nicht ganz ohne Probleme auf dem französischen Hochgeschwindigkeitsnetz zugelassen wurde. Das Problem ist wegen der schier Unzahl zu prüfender Modelle im Bereich der Güterwagen weit akuter.

Im erweiterten Europa gibt es beim Frachtverkehr von einem Ende des Kontinents zum anderen zahlreiche Schnittstellen. Operateure und Transporteure müssen sich insbesondere mit 27 Staaten einig werden, die jeweils über ein eigenes Sicherheitssystem verfügen, das grundsätzlich besser ist als das des Nachbarn, sowie mit nationalen Sicherheitsbehörden, die mit seiner Anwendung betraut wurden.

Es herrscht ein frappierender Mangel an vergleichbarer Regelsetzung. Die nationalen Behörden haben im allgemeinen ihre Kultur und technische Verfahren von ihren Nationalbahnen geerbt, was einer schnelleren Lösung nicht dienlich ist. Und auf europäischer Ebene gibt es in den Bereichen „Infrastruktur“ und „rollendes Material“ noch keine Referenzsysteme, die gleiche Voraussetzungen schaffen. „Daraus ergibt sich eine unangenehme Zwischensituation“, meint **Marcel Verslype**, Generaldirektor der ERA.

Also handhabt jeder seine eigene Methode,



die oft auf vernünftigen Prinzipien beruht, jedoch unmittelbar zu Schwierigkeiten in der Praxis führt. „Wir brauchen einheitliche technische Regeln in ganz Europa, damit die gegenseitige Akzeptanz automatisch erfolgt“, fordert **Jean-Paul Troadec**, Direktor des französischen EPF.

Bislang enthalten die Technischen Spezifizierungen für Interoperabilität jedoch weiterhin „offene Punkte“, die jeder auslegen kann, wie er will. Beim EPF würde man sich eine Vervollständigung der TSI's wünschen, „um die Sicherheit insgesamt zu gewährleisten, jedoch ohne ein rein französische Referenzsystem.“ Dies setzt eine Analyse der TSI's und deren Fortentwicklung innerhalb von zwei Jahren

voraus. Darüber hinaus ist ein europaweit **identisches technisches Referenzsystem für die Instandhaltung** erforderlich, was kurzfristig nicht zu realisieren ist.

Das EBA, deutsches Pendant zum EPSF, empfiehlt durch seinen stellvertretenden Vorsitzenden,



Ralf Schweinsberg, einen pragmatischeren Ansatz: „Wir wollen Wettbewerb auf der Schiene möglich machen und dem Schienenverkehr eine vernünftige Chance gegenüber anderen Verkehrsträgern einräumen. Folglich wurde nicht entschieden, ganz Deutschland zu regulieren, sondern Innovationen zu erlauben. Gewiss muss die Sicherheit der Wagen harmonisiert werden, aber sind die 'offenen Punkte' so grundlegend, dass sie die Sicherheit kompromittieren und unbedingt sofort etwas getan werden muss? Am wichtigsten ist, dass nationale Vorschriften und Normen den internationalen Verkehr nicht behindern.“

Nationale Regeln gelten daher nur in Ermangelung internationaler Vorschriften (wie zum Beispiel das ehemalige RIV). Das EBA veröffentlicht lediglich eine Liste von einzuhaltenden Kriterien (für Lokomotive, Güterwagen, usw.) und lässt jedem die Wahl der Umsetzung. „Harmonisierung heißt für uns nicht, dass alles über einen Kamm geschoren werden sollte, sondern nur das harmonisiert wird, was harmonisiert werden muss.“

Diese beiden Standpunkte sind offensichtlich unversöhnlich. Das EBA verfügt über ein über die TSI's hinaus gehendes Referenzsystem. EPSF stellt fest, dass TSI's ausgebaut werden müssen. Beide nationale Behörden haben beschlossen, zur Erleichterung der gegenseitigen Akzeptanz von Zulassungen zusammen zu arbeiten.

Die Sicherheitsfrage

Festzuhalten gilt, dass das Sicherheitsargument immer öfter, teils zu Recht, teils zu Unrecht ins Feld geführt wird. „100%ige Sicherheit ist ganz einfach zu erreichen: Wir brauchen nur das ganze Netz zu sperren und die Züge anzuhalten“, meint **Lord Berkeley**, Vorsitzender der Railfreight Group, mit gewohntem Phlegma und Offenheit. „Das geht jedoch

nicht. Wir können die Sicherheit nicht als Vorwand nutzen, die Dinge hinauszuzögern.“

Luc Aliadière sagt im Wesen nichts anderes, wenn er erklärt, dass die UIC „das kommerzielle Ziel nicht aus dem Auge verlieren will“, was heißt, dass der Güterwagenverkehr erleichtert werden muss. Dabei sind „die Auswüchse zu vermeiden, die es hin und wieder in Texten gibt, die zu perfekt sind, um benutzt werden zu können.“ Ein Beispiel dazu: Das von der UIC eingerichtete Testprogramm, um zu prüfen, ob Trägerwagen, die den üblichen Kriterien der Vertikal- und Querbelastrung nicht entsprechen, in Wirklichkeit nicht ein erhöhtes Entgleisungsrisiko darstellen. An den UIC-Mitgliedern ist es dann, die Testergebnisse zu nutzen, um nationale Behörden zu überzeugen. Technischer Pragmatismus im Dienste von Akteuren, „die ungeduldig sind, da sie schnell Geschäfte machen wollen: denn Güterwagen sind letztendlich zum Fahren da“, sagt **Luc Aliadière**. Wenn also durch Versuche nachgewiesen werden kann, dass sie keine Gefahr darstellen, warum dann normen?

Kurzum, nach allgemeinem Verständnis wird es noch einige Jahre dauern, bis Verfahren und Texte gereift sind. „Sieht man, wie lange es dauert, und wie schwierig es ist, Notwendiges zu erreichen, darf man sich fragen, wann Hinlängliches erreicht wird“, meint **Ralf Schweinsberg** philosophisch.

Sind die Nutzungsgebühren zu hoch?

Eine weitere Frage: Infrastrukturbenutzungsgebühren, „Mautgebühren“ etwas geläufiger. Diese Frage ist ebenso empfindlich wie die der Sicherheit, da sie an die Geldbörse rührt. Diese Gebühren



machen 30% der Schienen-güterverkehrskosten aus. Das ist viel und veranlasst **Dr. Heiko Fischer**, Hauptgeschäftsführer des größten deutschen Wagenvermietungsunternehmens, VTG, zu einer Reihe von Fragen: „Werden im Güterverkehr angemessene Gebühren bezahlt? Wenn das Netz weiterhin von

einem Staatsunternehmen verwaltet wird, werden dann die erforderlichen Investitionen getätigt? Sind Güterverkehrsgebühren keine verdeckte Quersubventionierung des Personenverkehrs?“

Die DB hat in der Branche Panik ausgelöst, als sie kürzlich verlautete, das Netz (die Tätigkeit des Infrastrukturbetreibers DB Netz) soll zum „wichtigsten Ertragszweig“ des Konzerns werden. Wenn Politikern wirklich an einer Reorientierung innerhalb der Verkehrsträger gelegen ist, sollten sie sich fragen, so die Warnung Dr. Heiko Fischers, welche Kosten die Branche tragen kann, um die Wiederbelebung des Schienenverkehrs wirklich möglich zu machen. Im Klartext: Infrastrukturkostendeckung ist in Ordnung; daraus jedoch die Hauptfinanzquelle für Infrastrukturbetreiber zu machen, ging zu weit.

Für **Dr. Johannes Ludewig**, ehemaligen DB-Vorsitzenden, heute an der Spitze der Gemeinschaft Europäischer Bahnen (GEB) tätig, werden die Infrastrukturnutzungsgebühren nicht nach grober Schätzung festgelegt. „In Deutschland werden sie genau vom EBA geprüft. Sie unterliegen nicht der Willkür“, sondern werden nach einem einfachen Grundsatz errechnet: Das Netz versucht, seine Gesamtkosten minus eventueller Subventionen zu decken. Was heißt, dass auch bei Monopolbahnen der staatliche Einfluss spürbar werden kann. „Auf jeden Fall aber sind die Kosten in Ländern, in denen dies anders organisiert wird, höher.“ Diese Beobachtung wird von vielen geteilt, da in osteuropäischen Ländern, die oft als Musterschüler der Liberalisierung gelten, die Branche mit chaotischen Gebührenanhebungen konfrontiert ist.



„Es liegt auf der Hand“, ergänzt **Dr. Johannes Ludewig**, „dass die nationalen Netze, die darüber hinaus integriert sind, offensichtlich verdächtig sind, solange es keine starke Regulierungsbehörde gibt, die darüber wacht, dass die lukrative Nutzung der Netze nicht zu Diskriminierungen führt.“ Und die eher gute Verfassung der Eisenbahn im Vereinigten Königreich und in Deutschland, wo es einen starken und strukturierten Regelgeber gibt, bestätigt, dass die Liberalisierung der Eisenbahn nicht allein in die Zuständigkeit der EU fällt. Um sie lebensfähig zu erhalten, müssen die Staaten auch selbst Hand anlegen.

Bleibt das Problem der zu großen Gebührenunterschiede zwischen den Ländern. Europäische Rechtstexte legen das Prinzip der „transparenten und nicht diskriminierenden“ Nutzungsgebühren fest. Mar-

ginale Kosten sind zu bevorzugen, wobei es jedoch den Infrastrukturbetreibern erlaubt wird, 100% ihrer Kosten zu decken, wenn dies der Markt erlaubt.

In einigen Fällen (in den baltischen Staaten) werden somit die Kosten zu 100% durch Gebühren gedeckt, in anderen Fällen sind es weniger als 10%, abhängig von staatlichen Beihilfen und „dem, was der Markt erlaubt.“ Daher muss ein Gleichgewicht herbeigeführt werden zwischen Effizienz der Infrastrukturbetreiber (ein offensichtlich entscheidender Faktor in der Gleichung), der Beitragskapazität der Spediteure... und der Freigebigkeit des Staates. Evaluierungsmechanismen auf europäischem Niveau scheinen weiterhin neu und nicht nach Jedermanns Geschmack zu sein, da ja jeder so wenig wie möglich zahlen will.

Die Eisenbahn ist von einer Integration



all ihrer internen Kosten noch weit entfernt, und die EU kann bislang nicht mit Gewissheit sagen, ob sie „zu viel oder zu wenig reguliert“, gibt **Enrico Grillo Pasquarelli**, Direktor der DG TREN, zu. Er ist der Erste, der für gesunde Beziehungen zwischen dem Infrastruktureigner (d.h. dem Staat) und dem Infrastrukturbetreiber plädiert, die durch Langzeitverträge aneinander gebunden sind. So kann der Infrastrukturbetreiber auf einen bestimmten Finanzfluss bauen, als Gegenstück zu erklärten Zielen bezüglich Leistung und Netzzustand. Denn Verträge, in denen Ziele vorgegeben werden, sind, so Wirtschaftswissenschaftler, ein wichtiger Hebel zur Verbesserung der Wettbewerbsfähigkeit eines Unternehmens.

Um dem Gebührenwildwuchs, der auf allgemeines Unverständnis stößt, entgegenzutreten, scheint heute eine Idee konsensfähig zu sein: Harmonisierung der Gebühren auf den europäischen Hauptkorridoren, jenen also, die die EU als Priorität betrachtet und die eine sehr wichtige Rolle für den Güterverkehr spielen sollen. Dieser Vorschlag wird von der DG TREN aufgegriffen, die ihn Ende Oktober gerne in ihr „**Prioritäres Güterverkehrsnetz**“ aufnehmen würde. Ein etwa 15 000 km langes Netz soll dem Güterverkehr vorbehalten sein, das einfacher zu verwalten sein wird und mit größerer Produktivität der Infrastrukturbetreiber wäre.

Eugenio Muzio, Vorsitzender der UIRR, schlägt vor, den Begriff der Dienstleistungsqualität in die Nutzungsgebühren einzuführen. Zur Untermauerung zitiert er deren wesentliche Verschlechterung im kombinierten Verkehr, der hinsichtlich Zuverlässigkeit und Preis in starkem Wettbewerb zur Straße steht. Ende der neunziger Jahre kamen 80% der Züge „pünktlich“ an (d.h. mit weniger als 60 Minuten Verspätung). Dieser Anteil fiel im Jahre 2007 auf 53% zurück (wobei ein Drittel der Verspätungen mehr als drei Stunden beträgt). Angesichts dieser Verschlechterung führen die EVU als einziger Ansprechpartner gegenüber dem Verlager immer öfter Mängel auf Seiten der Infrastrukturbetreiber ins Feld, wohl um sich selbst zu entlasten, aber auch, weil es dort ein echtes Problem gibt.



Die alte Kontroverse über die Kostenverteilung zwischen Güter- und Personenverkehr bleibt weiterhin aktuell. Auf der Autobahn führte sie dazu, dass ein Lkw, obgleich er 10 Mal mehr Abnutzung verursacht, „nur“ 3 Mal mehr zu zahlen hat als ein Pkw. Anders betrachtet, so Eugenio Muzio, stellt diese Kostenirrelevanz einen immensen Vorteil für die Lkws dar... und eine Benachteiligung des Schienengüterverkehrs. Auf dem europäischen Netz, wo Personen- und Güterverkehr dieselben Trassen teilen, ist es schwierig, eine „gerechte Gebühr“ für den Güterverkehr zu errechnen (der zwar schwerer, aber auch langsamer ist). Um so mehr, als das europäische Netz, das lange für den Personenverkehr ausgelegt war, verhältnismäßig hohe Kosten birgt. Trotzdem, so die Branche, braucht der Güterverkehr keine Investitionen. Gemischt genutzte Verbindungen sollten daher vom Personenverkehr finanziert werden. In der Slowakei, wo ein Kilometer dem Personenverkehr mit 2 €, dem Güterverkehr mit 8 € in Rechnung gestellt wird, ist man offensichtlich davon weit entfernt! Quersubventionierung von Personen- zum Güterverkehr ist zwar formell untersagt (Wettbewerb verpflichtet), eine Subventionierung in die andere Richtung ist aber nicht verboten, solange es nicht überall klare Regeln gibt, „was der Markt ertragen kann“...

Diese Situation beruht auf der wirtschaftlichen Schwäche der betroffenen Länder, die zwischen

2005 und 2007 der EU beitraten, die selbst die öffentliche Dienstleistung nicht finanzieren können, die sie ihren Eisenbahnen auferlegen. Und in den weiterhin nicht sehr effizienten Systemen bedarf es einer Schocktherapie, damit die organisierenden Behörden die ihren Ambitionen entsprechenden Mittel erhalten. Die Ironie dieser Sache ist, dass zahlreiche europäische Fonds einen erheblichen Beitrag leisten könnten (Kohäsionsfonds, EFRE,...), die Staaten jedoch nur in geringem Maße in den Genuss solcher Mittel kommen, weil sie nicht genügend oder nur unzulänglich durchstrukturierte Eisenbahnprojekte vorweisen können.

Und europäische Initiativen zu Gunsten des Schienengüterverkehrs sind nicht immer vom Erfolg gekrönt. **Enrico Grillo Pasquarelli** erinnert zum Beispiel daran, wie die DG TREN im Haushaltsentwurf 2007-2013 vorgeschlagen hatte, den Bau von Hochgeschwindigkeitsverbindungen für den Güterverkehr nur zu subventionieren, wenn die Netze im Gegenzug vorrangige Güterverkehrsverbindungen freigäben. Diese Vorstellung hat der Ministerrat letztlich verworfen... Demzufolge konzentriert sich die DG TREN heute auf ein Eurovignette-Projekt, zu dem ein konkreter Vorschlag für Juni 2008 angekündigt wurde. Aber **Enrico Grillo Pasquarelli** warnt: „Je mehr Druck auf einem Verkehrsträger lastet, umso mehr wird er zur Effizienz getrieben. Die Eurovignette oder eine zusätzliche Straßengebühr wird den Eisenbahnverkehr nicht effizienter machen...“

Unterdessen zahlt der Eisenbahngüterverkehr für jeden auf der Schiene gefahrenen Kilometer, und es scheint normal, für die Benutzung der Eisenbahnnetze Gebühren zu erheben. Dagegen sind fast die gesamten europäischen Straßennetze kostenlos zu nutzen und werden ohne Gewissensbisse aus den Staatshaushalten finanziert.



Förderung von Einzelwagen

Neben den bislang angesprochenen Fragen, die nur mit Hilfe der Politik gelöst werden können, da Texte zu ändern oder strategische Entscheidungen zu fällen sind, hält die Eisenbahnbranche einen Schlüssel zu ihrer Zukunft selbst in der Hand, nämlich den **Einzelwagen**. Obgleich dieser über die letzten dreißig Jahre als Defizitposten am Pranger stand... Heute genießt er neues Interesse.

Nicht, dass die Transportunternehmen sich nun urplötzlich für ihn begeistern würden. Man hat trotz aller schönen Reden weiterhin das Gefühl, er sei der Mühlstein am Halse der DB oder der SNCF. Niemand betrachtet ihn als die Henne, die goldene Eier legt. Allerdings verändern sich die Verkehrsströme. Schwergewichtige Transporte weichen nach und nach dem Transport von verarbeiteten oder veredelten Erzeugnissen, die weniger für Ganzzugverkehre geeignet sind. Folglich stagniert die transportierte Tonnenmenge oder geht weiter zurück, und dies trotz der Bemühungen der letzten Jahre, Verkehre zu konzentrieren. Was an Einzelwagenverkehren bleibt, entspricht diesem sehr fluiden Markt: Sie sind einfach auf der Straße zu transportieren (im Gegensatz z.B. zu Ganzzügen mit Chemikalien), jedoch durchaus vom Schienenverkehr zurückzugewinnen, wenn dafür ein angemessenes Dienstleistungsniveau geboten wird. Verzichtet man jedoch vollends auf den Einzelwagenverkehr, werden die Verlader nicht mehr länger auf die Eisenbahn zählen, die so zu einem langsamen, jedoch gewissen Tod verdammt wird.

Kombinierte Verkehre machen heute etwa 15% der gefahrenen Tonnenmenge aus, Vollzüge 45%. Das heißt, 40% sind theoretisch für jeden Schienenoperator zugänglich, so denn die Wagen verfügbar sind; ein Problem, das schon früher angesprochen wurde. 40% also bleiben dem Einzelwagen – ein immer noch nicht und wahrscheinlich auch weiterhin nicht liberalisierter Sektor. Die neuen EVU verfügen weder über die erforderliche Infrastruktur, noch haben sie das Bedürfnis oder die Mittel, auf diesen Markt einzusteigen. Dennoch hat es jüngst EWS aus dem Vereinigten Königreich versucht und wird dabei genau von möglichen Konkurrenten bäugt.



Aber, „wer als erster dabei Erfolg hat, wird womöglich ein Hauptakteur auf dem Markt werden“, meint angesichts des Verkehrspotentials **Johannes Mansbart**, Hauptgeschäftsführer von GATX Rail Europe.

Bis dahin sind aber die großen traditionellen Eisenbahnen als Erste betroffen und in einer kaum beneidenswerten Situation. Sie verfügen alle über kostspielige Strukturen, und mit der Liberalisierung der anderen Märkte (Vollzüge, Kombierter Verkehr) gehen ihnen die Mittel aus, was wiederum die Quersubventionierung zu Gunsten des Einzelwagens versiegen lässt. Eine Minderheit hat den Übergang geschafft, und zwar nach Umstrukturierungen von 10 bis 15 Jahre, wie die DB und ihr Mora C-Programm. Und dann gibt es die Anderen, vornehmlich in Osteuropa, die den Niedergang nur schwer aufhalten können und die Abwärtsspirale fortsetzen, was im Westen bereits verheerende Folgen hatte: Preisunterschiede von 30 bis 40% zur Straße, was auf dem Markt nicht zu vertreten ist, sowie massive Stilllegung von Strecken und Anschlussgleisen.

Grenzen der Öffnung

Die zur Handhabung von Einzelwagen erforderliche Infrastruktur – Anschlussgleise, Rangierbahnhöfe, Verkaufspunkte – wird immer noch ängstlich von den ehemaligen Staatsbahnen gehütet, die nicht bereit sind, sie für andere, kleinere Akteure zu öffnen. Kurzfristig verhindert dies den Wettbewerb; mittelfristig könnte die Lösung aus einem „gemeinsamen“ Netz von Be-/Entladestellen und Rangierbahnhöfen mit freiem Zugang bestehen. Erfahrungen aus Amerika zeigen, dass dies vor einem liberalisierten Hintergrund möglich ist. Im Rangierbahnhof Chicago werden täglich 8 500 Güterwagen verschoben. Er funktioniert wie eine „gemeinsame Sammelstelle“, deren Kosten man sich teilt, was im Interesse der Privatnetze ist.

Um dies zu erreichen, wird die Europäische Union wahrscheinlich wieder zu Hilfe gerufen werden.

Olaf Krüger, Präsident von IBS (Europäische Spediteure) stellt fest: „Der Einzelwagenverkehr wurde nicht liberalisiert, was auch für die kommenden Jahre nicht zu erwarten ist. Daher wird dieses Produkt hauptsächlich von Staatsbahnen angeboten. Das Problem für die Spediteure und Transportunternehmen liegt jedoch darin, dass diese EVU eine immer geringere Bereitschaft zeigen, dieses Geschäft zu finanzieren. Zudem gibt es nur wenige EVU, die diese Verkehrsart modernisieren und rationalisieren wollen. Vielerorts werden Kunden plötzlich mit einem Preisanstieg um 30 bis 40% für Einzelwagenverkehre konfrontiert. Zudem trägt die Tendenz zur Strecken- und Anschlussgleisstilllegung zum Rückgang der Einzelwagenverkehre bei. Hier ist die Europäische Kommission aufgerufen, tätig zu werden und die erforderlichen Rahmenbedingungen zu schaffen.“



Lord Berkeley ist optimistisch: „Der kombinierte Verkehr ist im Vereinigten Königreich in bester Verfassung, eben weil es dort Wettbewerb gibt. In Frankreich scheint zwar der SNCF der freie Zugang am Herzen zu liegen, allerdings setzt sie alles daran, anderen den Zugang zu ihren Rangierbahnhöfen zu verwehren“ – eine mehr denn klare Anspielung auf die kürzlich von EVS erlebten Schwierigkeiten. „Warum wird kleinen, womöglich lokalen Operateuren nicht Zugang gewährt? Warum werden Lokomotiven um jeden Preis verschrottet, anstatt sie gebraucht zu verkaufen? Warum Strecken verkaufen, die noch genutzt werden könnten?“

Zu diesen Themen wäre politisches Handeln wünschenswert, zum Beispiel bei der Schaffung eines allgemeinen „Verwendungsvertrags“ für den freien Zugang zu lebenswichtiger Verkehrs- und Transportinfrastruktur. Auch der Eisenbahnsektor selbst muss noch Anstrengungen unternehmen, wie die DB im Jahre 2000, als sie wegen des Einzelwagengeschäfts 200 bis 300 Millionen Euro verlor.

„Als Unternehmer fragt man sich, ob man nicht das Handtuch werfen soll“, gibt Railion-Vorsitzender **Dr. Klaus Kremper** zu. „Dann erkannten wir aber, dass die Aufgabe der Einzelwagen zu unserem Ruin



führen würde und unternahmen enorme Anstrengungen, vor allem im Personalbereich.“

Seitdem hat Railion etwa 8 000 Stellen abgebaut. In England wird Network Rail ähnliche Anstrengungen machen müssen, um die Infrastrukturkosten um mindestens die Hälfte zu senken.

Im Rahmen des Mora C-Programms fragte sich die DB, auf welchen Anschlussgleisen Geld zu machen ist und wie die Produktion auf den Rangierbahnhöfen rationalisiert und im 24-Stunden-Betrieb gearbeitet werden kann (Projekt „2000X“). Nach dreijähriger Verfahrensuntersuchung und Optimierung im nationalen Alleingang – die europäischen Partner, so Dr. Klaus Kremper, „waren noch nicht so weit“ – wurden die Anschlussgleise in vielen Fällen nicht einfach aufgegeben, sondern an kleine lokale Operateure verkauft, wodurch die Verkehre nicht einfach verschwanden, auch wenn sich die großen EVU nicht mehr dafür interessierten. Heute erwirtschaftet Railion Gewinne, und die Neuorganisation ist in ihre „europäische Phase“ eingetreten.

Große EVU wie die SNCF interessieren sich mittlerweile wieder zaghaft für den Einzelwagenverkehr, weil sie sich bewusst sind, dass die wegen mangelnder Rentabilität in Frankreich erfolgte Schließung eines Anschlussgleises Auswirkungen in Deutschland oder Italien haben kann (und umgekehrt). Aus Gründen der Nachhaltigkeit stellt man sich allenthalben auf die erforderlichen Umstrukturierungen zur Erreichung der Rentabilität ein. Selbst wenn der Einzelwagen nur geringe Aussichten bietet, mittelfristig genügend Gewinn zu versprechen, um Investoren anzuziehen...

Weniger kategorisches Denken

Bei der SNCF „beginnt eine große Neuorganisation“, kündigt **Olivier Marembaud**, Generaldirektor Gütertransport der SNCF, an und erinnert dabei an die beiden Hauptüberlegungen: „Qualität einerseits, Produktivität über alles. Einzelwagen sind heute sehr langsam und brauchen für eine Hin- und Rückfahrt im Schnitt 14 Tage. Höheres Tempo und höhere Produktivität müssen erzielt werden.“



Darum geht es bei der derzeit befürworteten „schnellen Schiene“. Drei Rangierbahnhöfe arbeiten

im 24-Stundenbetrieb als Drehscheibe; ausgewählt wurden sie aufgrund der Verkehrsströme der Kunden und nicht mehr aufgrund geographischer Erwägungen. Sie sind im Drei-Stunden-Takt über Pendelzüge miteinander verbunden. Von diesen Knotenpunkten aus werden in ganz Frankreich 31 Rangierplattformen bedient, wobei angestrebt wird, eine Beförderung aller Verkehre innerhalb von drei Tagen zu ermöglichen.

„Der Einzelwagen muss andere Operateure ergänzen“, meint **Olivier Marembaud**, „und es muss ein differenziertes, kundengerechtes Dienstleistungsangebot mit neuen Formen der Arbeitsorganisation und neuen Produktivitätsbilanzen erarbeitet werden“. Der Erfolg der Projekte lokaler Schienenverkehrsbetreiber wird bald zeigen, ob das Ziel seriös ist.

Des Weiteren wird vielversprechend an so genannten „Schienenhäfen“ (railports) gearbeitet, also Logistikgeländen, die Schiene, Straße und den kombinierten Verkehr miteinander verbinden und so zu unumgänglichen Gliedern der Logistikkette zwischen Wirtschaftsballungsräumen werden. Die von der DB in den letzten Jahren gegründeten Schienenhäfen (Parma, Duisburg,...) funktionieren als Frachtdrehscheiben nach dem Vorbild des Flugfrachtverkehrs. Güter können aber auch im Lkw an- und abgeliefert werden. Das Prinzip lautet also: „Stabilisierung des Einzelwagensystems“, erklärt **Dr. Klaus Kremper**. „Ein Fehler wäre es, diese Drehscheiben zu schaffen, um den Einzelwagenverkehr zurückzugewinnen. Dies wäre zum Scheitern verurteilt. Es geht viel mehr darum, Verkehr von der Straße anzulocken.“

Eine Verwandlung, die der Eisenbahnwelt nachempfunden ist, in der lange Zeit Kooperation und Diplomatie den Ton angaben und in der nun in Kürze Qualitätsverpflichtungen und Verträge zwischen den einzelnen Akteuren den Ton angeben. Was erklärt, warum die SNCF sich nun aus ihrem angestammten Bereich hervorwagt, wenn sie meint, es sei besser, sich für die Qualität der Dienstleistung über die gesamte Kette einzusetzen. Ebenfalls erklärt dies die derzeitige Arbeit an einem europäischen Datensystem, das den Beteiligten die Möglichkeit gibt, ihre Einzelwagensendung präzise zu verfolgen.

Die Eisenbahnen fangen auch an, behutsam nach Synergien zwischen Verkehren Ausschau zu halten. Einzelwagen und Vollzüge schließen sich nicht unbedingt gegenseitig aus, sondern können mitunter gegenseitig mit spektakulären Ergebnissen und unerwarteten Beteiligten aufwarten.



Relaunch Rail Freight

Besteht Hoffnung, dass eine „**Neubelebung des Schienengüterverkehrs**“ umgesetzt wird? Die Branche ist sich dessen nicht ganz sicher, da die Neuorganisation im Zusammenhang mit der Liberalisierung noch nicht abgeschlossen ist: „Die Neugestaltung des Angebots wird folgen“, hatte man sich gewiss vorgestellt... Zwar sind die wichtigsten symbolischen Schritte getan, wie zum Beispiel der freie Zugang zu allen europäischen Netzen seit 1. Januar 2007, es bleiben aber noch zahlreiche Probleme zu lösen, bevor die neue Organisation greifen kann.

Während der mindestens bis 2010 dauernden Übergangsphase liegt der Ball im Feld der großen EVU. Sie müssen sich dafür einsetzen, dass die Anschlussgleise, die kleinen Tonnenmengen und Rangierbahnhöfe erhalten bleiben, da ein auch noch so großer Strom letztendlich austrocknet, wenn die kleinen Bäche versiegen. Auf der Seite der Privaten (Operateuren und Wagenhaltern) wird es nur zögerliche Investitionen in neue Wagen geben, solange bestimmte Unwägbarkeiten in der Regelsetzung fortbestehen. Damit wird der heutige Wagenmangel und die Überalterung der Wagenflotten sich fortsetzen, was die Verkehrsentwicklung ernsthaft behindern wird.

In der Vergangenheit wurde die EU oft wegen der Befürwortung der Liberalisierung gescholten. Jetzt ruft jeder nach ihr, wenn es Probleme zu lösen gibt. Diese Probleme ergeben sich zwar hin und wieder aus europäischen Reformen, oft jedoch aus der Trägheit der betroffenen Akteure.

Für Europa ist die Stunde der Wahrheit angebrochen. Wenn Anpassungen und politische Anreize schnell erfolgen, wird der Eisenbahngüterverkehr vielleicht gerettet. Wenn nicht, heißt es auf das nächste Eisenbahnpaket zu warten.

I. Preamble by the Chairman

At the dawn of 2007, declared “Rail Freight Year” by the EU, all rail freight transport was opened to competition.

The Office of the Chairman of the Council was very optimistic on the future of rail freight transport, forecasting a 40% increase by 2010. A third rail package and a rail freight action plan were also announced. This incited Vice-Chairman Barrot at the beginning of 2007 to require the sector as a whole to arrive at a wide-scale transfer of transport to rail.



Did last year meet this pressing expectation ?

As far as the facts are concerned, rail freight transport is in full boom. In view of the favourable transport situation, the UIP member firms can count on very full orderbooks. Freight wagons are becoming an increasingly rare commodity.

And nevertheless it would be a mistake to talk about the renaissance of rail freight transport already.

A real domestic market for rail freight transport services is not yet to hand. The competition situation is still not satisfactory. All over Europe, the share of the new rail undertakings (RUs) is stagnating at 4%, even if in some countries their number has improved.

However, guaranteed in their existence by the States and benefiting from public money, the major RUs felt increasingly called upon to carry out ambitious acquisition plans at the European level to affirm their positions. Unfortunately, this policy did not spare the UIP independent wagon fleet last year.

Regulation authorities now exist almost everywhere in the EU, but they are still far from forming an efficient counterweight to the consolida-

tion of the long-established monopolies restricting competition.

Under the pressure of the State RUs, the regulations proposed by the Commission for the increase in the quality of services was withdrawn from the third rail package. This will lead to the regrettable result that quality shortfalls are legally sanctioned in passenger transport but not in freight transport, where the quality remains, at least in certain EU countries, a real stumbling block. This could have unfortunate effects on the internal balance of rail transport.

The creation of a strategic European development plan (SEDP) was presented as the most ambitious project ever carried out in rail freight transport. Rail freight transport productivity, service quality and costs in Europe will henceforth be determined to a considerable extent by the capacity of this data exchange. In 2007, UIP started work on this project and created the conditions for the establishment of a reference databank for freight wagons connected to the common system. It unfortunately learnt at the end of 2007 that major participants were no longer in favour of a central data system for rail operators, which can also have a negative impact on the UIP databank.

Another priority mission for the UIP in 2007 was the anchoring of the wagon keeper's position, newly created by the EU liberalisation policy in the relative European directives. This goal is on the point of being reached in 2008. In this matter, the UIP considers the European Parliament's attitude as very positive since by its firmness it has finally made agreement with the Council of Ministers and the European Commission possible, corresponding to the interests of the sector as a whole. On this occasion, Parliament appeared as a corrective to the executive, in compliance with the democratic spirit of the national States. In future, the UIP will take better account of this state of affairs in its political work.

In 2008, the independent wagon keeper will take his place at the side of the RUs and the infrastructure managers. The basic principles to support this new role were defined in the association in 2007. An amendment of the UIP bylaws, effective at the beginning of 2008, improves the decision process in the association. The technical work will likewise be considerably reinforced in 2008. Further amendments of the bylaws are planned for 2008.

Several measures have been taken to improve information between the members of the association, as can be seen by visiting the renovated UIP website.

Co-operation with the European Rail Agency will be at the heart of the UIP's technical work in 2008. The UIP salutes the still growing importance of the agency, of which the number of experts exceeded 100 in 2007.

The UIP is banking on collaboration with the other associations in the sector. Close co-operation with the private RUs (ERFA) was agreed in 2007. The UIP sees the existence of non-state RUs as a key element in its rail policy.

At the UIP congress in September 2007, the discussion with its partners in the House of Rail led to a programme orientation towards the political question of rail freight transport exceeding the special interests of the profession.

In the Joint GCU Committee the wagon keepers and the RUs are now prepared to respect their common interests. In this way the conditions are met for the GCU, which assembled 95% of all the RUs and independent wagon keepers with some 700,000 freight wagons at the end of 2007, becomes a success benefiting rail freight transport as a whole.

The UIP's efforts with its internal GCU forum and the information seminars will make a useful contribution in 2008.

The contribution of all the UIP members will allow last year's very promising approach to be consolidated and developed.

Bruno Dambrine
Chairman of the UIP

II. Report about UIP activities

After the entry of the GCU into force in mid-2006, UIP activities in 2007 were concentrated on the recognition of the wagon keeper's position in the current amendments to the European directives on wagon interoperability in conventional rail transport and on safety. At the same time work to meet the wagon keepers' obligations under the TAF TSI became more extensive. In addition, it was necessary to activate co-operation with the European transport associations which began in 2006 with the creation of the House of Rail. For this the congress organised by the UIP in 2007, which was entirely centred round rail freight transport in Europe, supplied an excellent opportunity.

The wagon keeper's role in European legislation

In October 2006, a working group set up by the EU, in which the UIC, CER, ERFA, OCTI, ERA and several national safety authorities participated under the auspices of DG TREN, discussed until October 2007 the anchoring demanded by the UIC, CER, ERFA and UIP of the keeper's position, its responsibility for the maintenance of its wagons and the certification of its maintenance management system in the corresponding EU directives, the final goal being – after a transitory period in a voluntary system – to arrive at compulsory certification of the keeper. The working group concluded its work with a report reflecting its unanimous proposals. This report was submitted to the Committee 21 by DG TREN.

Subsequently, in the context of the codecision procedure, the European Commission's proposals were discussed in the European Parliament and the Council of Ministers. On this occasion, Parliament gave its support to the sector's proposals (UIP, UIC, ERFA); support which was nevertheless not shared by the Council of Ministers or by the Commission. The proposal filed by the Council of Ministers met with a decided refusal from the sector. The reason for this was the absence of a direct relation between the keeper and the obligation to maintain his wagons, the introduction of an undefined "entity" responsible for maintenance and its purely voluntary certification.

At the end of 2007, on the basis of a paper drafted by the UIP, a new working group including the associations concerned and ERA discussed the basic principles of a certification of the maintenance management system.

Keeper's input into the future reference rolling stock databank, in compliance with the TAF TSI

The private wagon keeper's main responsibility was making available technical data concerning its wagon fleet, so that it could be used by the RUs and other actors in the rail activity. This data must be supplied in a rolling stock reference databank (RSRD), which must be integrated into the structure of the TAF TSI by means of a common interface.

In 2006, the RUs set up a steering committee with the mission of elaborating a common IT solution and they invited the UIP to participate. Representatives of the infrastructure managers, private RUs and combined transport also participated.

Not only did this project correspond to the TSI legal obligations, but it planned to digitalise data-processing operations and the development process of the rail system. It was the most ambitious project in rail freight transport which the sector had ever had to effect in common. According to the participants' will, it must contribute to a considerable extent to making rail freight transport more transparent, more efficient and more competitive.

Under the direction of the vice chairman, J. Mansbart, the UIP representatives fixed their strategy during the first half of 2007 and positioned the UIP as front runner for the development of the RSRD.

During the first half of the year a working plan was drawn up with the help of outside experts. This led to the drafting of a call for bids which was sent to selected candidates.

The decisive question for the UIP was the co-ordination of the development of the reference

databank with that for the RUs' common components, which should lead to a common interface linking all the operational databanks and which could communicate with the various systems.

European Railway Agency (ERA)

The UIP experts received new missions in 2007 to ensure continuous participation in the Agency's important work for the sector.

In mid-2007 ERA announced the start-up of a new working group, including several sub-groups, for the revision of the Wagon TSI, which necessitated the presence of UIP qualified experts as from October.

The European Commission gave ERA the mission to manage the vehicle register in the member States. The first provisional vehicle keeper marking code (VKM) was published in July 2007 on the ERA and OTIF websites.

A new working group took charge of the revision of Annex P to the OPE TSI and more especially the identification of vehicles.

A Conformity Group received the mission of looking for the gaps and inaccuracies in the TSI and proposing simplifications.

In 2007, the Workshops Certification working group continued its work for the preparation of uniform criteria which ended at the end of the year with a recommendation to the European Commission. In this way the old UIP objective of a network of certified workshops across Europe for the overhaul of international transport freight wagons is close to hand.

In the Safety Aspects working group the UIP followed in particular the problem of the keeper and the revision of the EU Safety Directive.

In 2007, the European Commission gave the Agency the mission of participating in the RID activities. ERA accordingly now takes part in the RID

Experts Committee and the tank wagon sub-group. In this way the RID work and the Agency's safety activities will be co-ordinated.

UIP contacts with ERA intensified in 2007. A meeting took place on 4 September with the Office of the Director of ERA. The result was the programming of reinforced co-operation between the UIP and ERA.

In October, at a meeting of the UIP experts with ERA colleagues future joint activities were discussed.

In addition, since 2007 the UIP has participated in the Technical Management Platform (TMP) Level 2. This group, in which UNIFE, EIM and ERFA participated, was a creation of the CER and the UIC. The TMP was recognised by ERA as the basis for co-operation with the associations and worked at expert level.

Likewise, the UIP participated in the TMP Level 1. At this level it was the secretaries general of the transport associations who regularly met the Office of the Director of ERA to discuss tactics to be adopted concerning co-operation with ERA.

European Commission (DG TREN)

The European Commission declared 2007 to be "rail freight year" and presented important measures:

With the adoption of the European rail traffic management system (ERMTS) in March it started the European uniformisation of train driving, safety and signalling.

Public consultations took place for contracts over several years for the improvement of rail infrastructure, re-equipment of existing wagons with composite brake blocks, the internalisation of external costs and State subsidies to the RUs.

A series of measures were adopted in October which must make rail freight transport in the

Union more efficient and more durable. The new package of measures includes, amongst others, proposals to improve logistics for a freight-oriented rail network and for a European port policy.

The third rail package was likewise presented in October with the purpose of opening up rail transport further. Transborder passenger transport, the reinforcement of passengers' rights, the certification of locomotive drivers and the improvement of rail freight transport quality were proposed.

The general contract of use (GCU)

The Joint UIC, ERFA and UIP Committee, created in 2006, discussed the ambiguities of the contractual text and the divergent interpretations of the GCU by the RUs and the wagon keepers under the co-chairmanship of Messrs Lohmeyer (VTG) and Peetermans (UIC).

With the support of the GCU Permanent Experts Group it was possible to provide solutions.

Given the manifest interest of the UIP members in questions bearing on wagon use law, a GCU Forum was installed at the end of 2007 on the renovated website. A support team composed of UIP experts replies to members' questions and gives useful information and advice.

Superstructure Committee

Under its Chairman, Rainer Kogelheide, of GATX Germany GmbH, the UIP Superstructure Committee met twice in 2007, in Hamburg and Prague.

In the field of the accompaniment of themes of hazardous materials law, the following items were discussed by the committee:

- ***Detection of derailment***

Following experiments in Switzerland and the execution of additional tests, the

requirement for derailment detectors on new wagons for certain particularly hazardous products was also considered by the UIP as a gain in safety and the RID 2007 technical committee set it in motion for entry into force in 2011.

- ***Anti-crash buffers***

Due to good preparation in the national bodies, it was possible for a clear finalisation to be reached and also a reasonable simplification of the approval of wagons with anti-crash equipment.

- ***Regulations on protection wagons***

Complementary and additional regulations which were certainly more penalising for rail transport than presenting a gain in safety were avoided and the subject was provisionally put on one side.

Subjects like the RID BLEVE sub-working group (gas explosions) or telematics for hazardous products were also followed by the committee and would certainly remain on the agenda for a certain time before legal measures were finally decided. But it was above all problems of national differences which occupied the committee like, for example, the obligation which still existed in France to heat all tanks for the transport of class 2 products to a high temperature.

The transposition of the TPED, introduced just after the expiration of the transition period in 2007, at present occupied the committee, since substantial parts would be included in the RID in 2009. This was why a complete redrafting of the TPED was necessary. Here the committee defended the point of view that modifications in the approval (European interpretation) did not have to be limited to class 2, but far more had to be adapted to the approval of tanks for the transport of class 3-6.1, 8 and 9 products, to guarantee a really free implementation for Europe.

Another theme for the opening of the European market was the approval of equipment parts. Although here European standards were already

quoted in the RID, the committee had to note that a free approval process did not yet exist in Europe because of the above-mentioned obstacles.

After five years, large parts of the CEN TC 296 tank standards had just been revised for the first time (for example, EN 12972 and 14025). Committee members had also followed this work.

The Superstructure Committee organised a workshop at Alstom in Salzgitter on the degree of cleanliness theme which was very well attended. Although changes in the cleanliness scale itself had been rejected by the majority, some potential improvements and the possibility of better definitions had been recognised.

Infrastructure Committee

For its eighth consecutive year, the Infrastructure Committee held its two annual meetings in Paris then Brussels. Some ten associations were represented.

During these two meetings, this committee's experts discussed and gave information on the following items:

- **Registration of a wagon in a member State and application of the Interoperability Directive**

In spite of the interoperability principle, a wagon registered in a member State was not systematically registered on another network. This was because of the presence of items which had not yet been settled connected with the various national specificities and open items in the WAG TSI. This was why DG TREN recommended member States to come to mutual agreement, as for example the EPSF which should soon reach a conclusion with the neighbouring NSAs.

- **Treatment of significant modifications**

According to the degree of modification of a wagon, the keeper had to inform, or file an application for authorisation with, the NSA (Article 14 of the Interoperability Directive). Work in progress should allow this.

- **Revision of the WAG TSI**

In the context of the WP/ERA, five subgroups were set up to handle more technical questions. For each of them UIP experts would follow the work. This major project necessitated an important investment by UIP experts and should finish its work at the end of 2010.

- **OPE TSI, Annex P**

The Committee discussed the position to be adopted with regard to the disappearance of the wagon number known as "intelligent". A joint UIP position should be pronounced in 2008.

- **Noise TSI**

This TSI defined the limits for noise when wagons were running and when they were stationary. Through the national associations, the Committee followed the position taken by the various member States on the problem of re-equipping the existing fleet, in particular the approval of the LL and K brake blocks, and also taking into account the financing of obligatory tests. This follow-up had to allow the UIP to adopt a joint position for the profession.

- **The European maintenance referential**

The Interoperability Directive, the WAG TSI and the GCU defined keepers' and member States' commitments in the context of the maintenance system. In 2007, the Committee thus gave special

attention to the position taken by the various authorities and followed the work in progress in the national associations. The Committee took into account the possibility of proposing “a UIP maintenance guide”, but considered the project premature given the importance of the national specificities.

- **Safety management system (SMS), keeper and workshops certification**

The Committee commented on the work of three working groups charged with making proposals and stressed that these had strong links with the Committee’s working groups on the European maintenance referential and the WAG TSI.

- **Safety and Interoperability Directives**

The committee also discussed and commented on the other work connected with these two directives, such as the registers and the wagon databases.

- **European standardisation**

UIP experts on this committee follow the work of the CEN and the CWN (CEN Workshop Agreement). The follow-up of this work was all the more important to the extent that the revised WAG TSI would refer to a certain number of mandatory standards.

- **COTIF and CET (Technical Experts Committee)**

The Committee was following the work of this committee.

Finally, when the UIP Underframe Committee was set up, the objective was to allow representatives of associations to get to know each other, to

come to agreement on a certain number of common subjects and to exchange their experiences in a well-structured and well-oiled rail system.

Today, this objective has been reached.

Nevertheless, the new European environment, decided at the EU and COTIF level, has come to overset habits.

The Committee attempted to take account of this in the organisation of meetings, which has not prevented the highlighting of:

- the need for co-ordination of the various work connected with technical questions,
- the need for regular information to be provided to members and a good knowledge of the questions when decisions or recommendations were to be made.

The arrival of a UIP Technical Co-ordinator should better allow these needs to be met; with regard to the Committee, its work must be reoriented in relation to the expectations which should be redefined as a result of this new environment.

Other UIP activities

In 2007 the UIP also actively participated in EU working groups and conferences to reach, in collaboration with the sector, an acceptable concept for the re-equipment of existing wagons with composite brake blocks which would not endanger the competitiveness of rail freight transport.

In the context of the intensification of its relations with the partners in the House of Rail, the UIP had increasingly to handle rail policy themes, which was well reflected in the programme of the congress organised in September.

III. The internal life of UIP

Annual general meeting

The annual general meeting took place on 20 September in Cannes. During this meeting, the following points were discussed:

- The minutes of the general meeting of 29 September 2006 in Ravello were unanimously approved.
- The 57th management report – covering the 2006 financial year – was approved.
- The auditors submitted the 2006 report. The general meeting thanked the auditors for the work effected.
- The general meeting approved the accounts and balance sheet for 2006.
- The general meeting gave release to the Directors' Committee for its management.
- The general meeting reappointed Messrs Xavier Ducluzeau (ERMEWA) and Vincent Bourgois (TRW) as auditors for the 2007 financial year.
- A vote took place on amendments to the UIP articles of association. The amendments were unanimously accepted.
- Dr Heiko Fischer proposed Bruno Dambrine as new President for the 2007 - 2010 mandate. The proposal was unanimously accepted.
- Dr Heiko Fischer and Johannes Mansbart were elected vice-presidents.
- Designation of the members of the Directors' Committee and the representatives entitled to vote by the national associations:
Per-Anders Benthin (SPF – Sweden)
Vincent Bourgois (BeWag – Belgium)

Doryan Chernev (BPW – Bulgaria)
Gyöző Czitó (MVME – Hungary)
Bruno Dambrine (AFWP – France)
Dr Heiko Fischer (VPI – Germany)
Andrzej Kwiek (IGTL – Poland)
Alberto Lopez-Ribe (FAPROVE – Spain)
Johannes Mansbart (VPI – Austria)
Jaroslav Miklánek (ZVKV – Slovakia)
Nucu Morar (AVP – Romania)
Mauro Pacella (ASSOFERR – Italy)
Geoffrey Pratt (PWF – United Kingdom)
Manfred Schubert (SPV – Czechia)
André Suter (VAP – Switzerland)
Don van Riel (NVPg – Netherlands)

- The general meeting approved the budget for 2008.
- Determination of the subscription for 2008: the basic amount and the share per 100 wagons remain unchanged.
- In 2008, the general meeting will take place on 12 September in Bruges.

Directors' Committee

In 2007 the Directors' Committee met on 23 March in Hamburg and 22 September in Cannes.

New Directors' Committee

The new Directors' Committee met on 20 September in Cannes to confirm the representatives on the UIP bodies.

Management Committee

The Management Committee met three times in 2007. The meetings were held on 22 March in Hamburg, on 4 July in Geneva and on 20 September in Cannes.

Committees

In 2007, the main UIP committees respectively met:

“Infrastructure”: on 21 March in Paris and on 19 September in Cannes;

“Superstructure”: on 19 April in Hamburg and on 12 October in Prague.

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:
Bruno Dambrine

The Secretary General:
Wolf D. Gehrmann

IV. “Relaunch Rail Freight”

Report of the UIP Congress in Cannes, 21 September 2007

A factor of hope for the development of rail: liberalisation has brought a series of decisive changes. However, within the new context, several uncertainties remain. Will Europe and the professionals be able to face up to them in time to save individual wagon transport and boost rail freight?

Liberalisation is the key and the condition precedent necessary to **“relaunch rail freight”** was in substance what the European Union had explained for over ten years, between the adoption of Directive 91/440 (separation of infrastructure and operations’ accountancy) and the “second rail package” in 2004. A miraculous remedy meant to dope competitiveness and to dynamise the rail sector, historically split into large national public monopolies. Three words creating horror in Brussels, where the “common market” and “free and undistorted competition” is preferred.



Ten months after the big bang in January 2007, i.e. the complete liberalisation of rail freight on national and European connections, what is the status today?

Operations and infrastructure are separated everywhere and everywhere the lines are open to “newcomers”, even if there are obviously slight differences in implementation.

But the promise of an upturn for freight has not frankly materialised for all this, as was noted by the sector’s professionals at the **Congress of the Private Wagon Owners’ Association (UIP) on 21 September 07.**

Rail freight still suffers from officialdom of bureaucracy, high costs which handicap its competitiveness and the dizzy-making incessant reorganisation.

In spite of this, the professionals feel optimistic. The motto of the UIP Congress was “to relaunch rail freight”. A phrase, in the general opinion, which sounded for the first time no longer just as a pious hope but like a real hope. In consideration of a little more patience...

Changes in the framework of regulations

The first thing to be noted, something obvious which everyone acknowledges, is that the framework of rules of the game has greatly developed under the impulsion of Europe. A new hand which is concretised by the birth of the **European Railway Agency (ERA)**, now responsible for the drafting and management of the technical system of references applicable to all the European networks. A role previously held by the Union Internationale des Chemins de Fer (UIC), representing the major railways founded 85 years ago and which regularly published its famous “leaflets”, real bridges between countries allowing interoperability before its time.

In this new context, “the question of UIC’s future and its place has been raised”, acknowledged its General Manager, **Luc Aliadière**, during the first congress panel.



Its members have preferred to keep it, in particular because it has a very solid stock of technical knowledge. But it has been necessary to redefine its place: deprived of its normalisation role and its patrimony, since the greater part of its “leaflets” have been transformed into European standards (under the responsibility of CEN) or into technical specifications for interoperability (under the responsibility of ERA). As a result, the UIC has been transformed into “a reference and support platform” since the creation of ERA, that is, it is not even a representative body for the European Agency any longer. A change which is “hard to swallow” concedes Luc Aliadière, even if the transition has not yet been completed. In counterpart, the UIC could see itself open to everyone, historical operators, small “newcomers”, wagon keepers... to serve as pragmatic counterweight to ERA and its frenzied issuance of regulations.

Since where the UIC had taken its time and played the consensus, ERA wants to go quickly and produces texts having the force of law.

"We have a very strict and very short time-limit," claims **Marcel Verslype**, the ERA Director General. ERA does in fact find itself charged to concretise the political directions of the EU, that is, to create the standards and regulations which will allow the birth of the Pan-European transport network towards 2015. At present on hand: the revision of **Technical Specifications for Interoperability (TSI) concerning wagons** *"which have taken a long time to get going"* but whose first WG met on 3 October 07.

Wagons, precisely, are at the heart of freight transport but also at the heart of the developments in the sector's regulations. Major changes did in fact come into force on 1 July 2006 on the one hand with the new convention relating to international rail transport (COTIF) and on the other hand the creation of a **"General Contract for Use"** of wagons (GCU). Finished the registration agreements with national railways, since their responsibility for approval and safety has been transferred to national authorities (EPSF for France, EBA in Germany, etc.). Arrival of the contract for use between the wagon keeper and the railway undertaking which will provide traction (historical operator or newcomer). The technical approval is accordingly handled separately.

This change necessitated several years of negotiations, which led to a Joint Committee on which the UIP is now represented equally with the UIC and ERFA (therefore the state railways no longer have the last word).

At the end of 2006, the new GCU covered some 700 000 goods wagons (including more than 200 000 private wagons), that is nearly all the European fleet.

The wagon keeper

His position was the subject of one of the round tables led by **Stefan Lohmeyer**, Head of Legal Department VTG and co-chairman of the GCU Joint Committee. This change, made inevitable by liberalisation, propels to the front of the stage a player until now staying in the background: the **wagon "keeper"**. This means the person who is responsible for the maintenance and safe condition of the wagon, a crucial point for the 200 000 private wagons which run on the European rails. The keeper must be identified as such in the vehicle's register.



Problem: while the "keeper" is a recognised concept in the road haulage sphere, this is **not yet the case in European railway law**, which was drafted at the time of the former UIC/RIV system where the safety aspects were followed by one of the national railways. This means that the **European "safety" directive** still imposes maintenance obligations on the railway undertakings which are inapplicable in practice.

A situation with *"a high potential for chaos if the necessary clarifications have not been brought by"*, says **Eric Peetermans**, the other co-chairman of the GCU Joint Committee.



Markus Vaerst, CEO of AAE, a private Railway Undertaking and wagon keeper representing 25 000 wagons, reminds us how important a separation into the three different categories for the sector is: infrastructure manager, railway undertaking and keeper.



"The former RIV was a sort of quality label which the sector wants to reintroduce via

the certification of the keeper. This can only be in the very interest of the stakeholders.”

It is no longer a question for the approximately 200 rail undertakings likely to receive 365 days a year one of these 700 000 wagons brought by another traction provider on behalf of any other owner, to bear the responsibilities and the costs... which have every chance of being a competitor's wagon, since even the historic railways are increasingly in competition with each other. How to effect the transition with the regime provided by the GCU, adopted by 575 owners (including 380 “independents” who are not rail undertakings), that is, an ensemble of contractual relations with the burden of maintenance which is clearly for this famous keeper?

Pending the changes in the regulations which seem inevitable but which will take time,



warns **Patrizio Grillo** of DG TREN, the professionals of the sector plead in favour of a transitory regime inspired – once again – by the English model.

Even more so “that after two years of negotiations on the second rail package, the people who are not pleased with the situation only manifested themselves the day after the safety directive had been adopted”, complained Patrizio Grillo.

Lord Tony Berkeley, Chairman of the British Rail Freight Group (RFG) and member of the Board of ERFA, explained that “in Great Britain, private wagons like those belonging to a railway undertaking



(the UK counts eight of them) could be maintained by any undertaking approved for this type of work. The rail sector has already accepted it and next year the regulation authorities will also do so after the publication of the TSI.”

The idea is making its way in Europe. The **certification of the keeper** would be compulsory in the medium term, once the changes in the directive, at present being discussed in the Council of Ministers and Parliament, have been enacted. In the meantime, the keeper could choose voluntary **certification** (a kind of quality commitment of the ISO type) which would be recognised by the national safety authorities and accordingly all Member States. The idea being to certify the “maintenance management” so as to reach the same level of quality throughout Europe. Thus organised around defined and standardised procedures, the keeper will become a full-time partner, the “third man” in the rail world at the sides of the operator and infrastructure manager.

In the meantime, the working groups on the question continue their work of normalisation. The latest suggestion concerns the creation of a **single register of wagon keepers** and a 12-figure registration number for international traffic wagons (finally replacing the former RIV marking). Rail in Europe is therefore progressing with major strategic reforms... and minor technical decisions.



A historic opportunity

In any case, one thing is certain: the profession considers that all these questions still pending must be settled as quickly as possible. Since everything shows that rail freight is today faced with a historical opportunity for development. The all-road policy followed by successive governments in nearly all the European countries (but most unwillingly, of course) begins to show its limits. First of all, the saturation which is developing on the roads is beginning to hinder the logistics chain and cause reflection on the

validity of further investment. Then the road haulier himself is in a crisis and lacks drivers to absorb any additional demand. Finally, the idea of “durable development” is making its way in people’s minds and rail transport appears as a growth relay creating less pollution, for the immediate neighbourhood and the environment in general. For the first time, politicians appear ready not to content themselves with fine words but to partly translate them into deeds. If rail knows how to seize this opportunity, it can hope to durably reverse the trend which led to the supremacy of road transport. If it misses the boat, it will probably lead to its definitive loss.

When will there be the right reaction?

But if the various actors share this analysis, they appear very divided on the urgency of responding to it and resolving the stumbling blocks which still prevent rail from being really competitive.

The most impatient, like **Georges di Lallo**, chairman of ERFCEP (the shippers’ lobby), point out that there is always “a big gap between speeches and the reality as experienced by the factories. Great intellectuals continue to reflect and always the same incantations are heard. Please let us hope that this may change, but when? A timetable must be worked out together, with the networks, the EU... In any case, cease the incantations and let’s have some action! Which also supposes that in France the shippers take their future in hand, that industrialists take their responsibilities and stop the ‘core business’ reasoning, as if they didn’t want to dirty their hands.”



While confirming that “European policy aims at increasing traffic”, **Patrizio Grillo** of DG TREN projects much further: “It is hoped that in 2010 the question of the keeper will be temporarily resolved then after an observation period that a definitive operation towards 2015 is arrived at, in co-operation with the national safety authorities.”

2015? A limit so far off makes shippers and wagon owners jump, whose understandable priority is to make maximum use of wagons. And immediately accusing Brussels bureaucracy...

“Bureaucracy, this is a false problem”, replied **Patrizio Grillo**. “First of all, are all the players pulling in the same direction? Afterwards, when the sector is confronted with a problem, it should attempt to find a solution to it without making laws”, a transparent allusion to the question of the keeper already mentioned. “Legislation is a last resource, because it takes time. If this way is taken, the solution will not come for seven or eight years. The text takes at best nine months or one year to be worked out, and then is the article on maintenance sufficiently flexible for it to work? Afterwards, there are procedures to be respected: who says law, says that Parliament must pronounce itself, which can necessitate several readings (...) – Europe is democratic. To do something, agreement by the 27 is required. Even when we try every day it’s not easy...”



Pascal Varin, chairman of Ermewa, on his side wants to believe in an intermediary solution: “The subject is complex but each player does have the same goal, that is, 2010. Everything must be done to achieve interoperability by then.”



The interoperability of wagons

Interoperability is indeed, with the question of the keeper, the second black spot in freight. The word has long designated the possibility for a locomotive to cross frontiers. Constructors therefore began to propose multi-system “interoperable” engines and the EU has defended the ERTMS signalling system against the existing national dispositives in the name of interoperability.

This is to forget that a train means above all wagons. And manifestly, the freight players are very little concerned with the interoperability of locomotives. At worst, a relay is effected at borders, and if the system works well the loss of time is negligible. On the other hand, if a wagon cannot cross borders, rail freight transport across Europe remains a pleasant dream. In the new architecture, made of railway undertakings, infrastructure managers, national safety authorities and wagon keepers, the problem to be solved is that of cross acceptance of rolling stock. A problem already touched on with ICE 3, which was accepted to run on the French high-speed lines but not without difficulty... And which is obviously raised with even greater acuity for wagons, since there are a myriad of different types to be examined.

In the widened Europe there are a multitude of interfaces in the organisation of freight transport from one end of the continent to the other. Operators and shippers must in particular come to agreement with 27 states which each has its own safety system, on principle better than the neighbour's, and their national safety authority charged with applying it.

There is also a flagrant lack of similar regulations in this connection. The national authorities have, in general, inherited the culture and technical procedures of their national railways, which displaces the difficulties without resolving them in the immediate future. And at the European level, the "infrastructure" and "rolling stock" system of references meant to provide a common basis do not yet exist, "which creates an uncomfortable intermediate situation", agrees **Marcel Verslype**, director of ERA.



director of the French EPSF.

Everyone therefore has his own method, often made up of principles full of common sense but which create practical difficulties in the immediate future. "There is a need for uniform technical rules in the whole of Europe, for cross acceptance to be automatic", suggests **Jean-Paul Troadec**,

Except that today, the Technical Specifications for Interoperability still include "open items" which anyone can interpret as they wish. EPSF would prefer to complete the TSIs "to guarantee safety as a whole

but without having a Franco-French system of reference". Which therefore presupposes the analysis of the TSIs, then their development in two years' time. And in addition it is necessary to have **identical technical systems of references for maintenance** across Europe. Which would produce an ideal situation in the long run... but certainly not immediately.

EBA, the German version of EPSF, through the voice of its vice-chairman **Ralf Schweinsberg**,



suggests a more pragmatic vision: "We want to make competition on rail possible and to give rail a reasonable chance in the face of other modes. The chosen solution was accordingly not to regulate the whole of Germany but to allow innovation. Certainly, safety must be harmonised as regards wagons but are the 'open items' so vital that this compromises safety and reaction must be immediate? The main thing is that the national standards do not prevent international traffic".

The national rules therefore only apply in the absence of international rules (like the ex-RIV, for example). EBA simply publishes a list of criteria to be respected (for locomotives, wagons, etc.) and leaves everyone the choice of implementation. "Harmonisation, for us, is not 'nothing sticks out'... It's only where this is useful."

Two positions which are not obviously irreconcilable. EBA has a wider system of reference than the TSIs, which appears to fit the bill. EPSF notes that the strict respect of the TSIs is not enough and that they must be developed. Both national authorities have further decided to co-operate to facilitate cross acceptance of approvals.

The safety question

It must be said that the safety argument appears to be increasingly used, often rightly or wrongly. "If we really want 100% safety, it's very easy: all we have to do is to close the whole network and stop the trains", commented **Lord Berkeley**, chairman of Railfreight Group, with his usual calm and frankness. "However, this is not possible. We can't use safety as a pretext to drag things out."

Luc Aliadière does not say anything else in explaining that the UIC “does not want to lose sight of the goal, which is commercial”, that is, the circulation of wagons must be facilitated, avoiding “the excesses which can sometimes be seen in texts which become too perfect to be usable”. An example of this: the test programme arranged by the UIC to check that carrier wagons under delivery, while they did not respect the usual criteria for vertical/transversal stress, do not in reality present an increased risk of derailment. It is for the UIC members then to use the test results to convince the national authorities. Technical pragmatism in the service of players “impatient because they want to be able to do business quickly: wagons are nevertheless made to run”, said **Luc Aliadière**. So if it can be confirmed experimentally that they do not present any danger, what do the standards matter?

In short, if this has been correctly understood, here again it is necessary to wait several years before procedures and texts reach maturity. “When you see the time and difficulties there are to obtain what is necessary, it can be asked by what time the sufficiency will be obtained”, said **Ralf Schweinsberg** philosophically.

Are the tolls too expensive?

Another pending question: the infrastructure fees, the “tolls” in current language. A question as sensitive as safety, since it hits the purse. Tolls do represent 30% of rail freight transport costs. Which is a lot, and which inspires several questions to **Dr Heiko Fischer**, CEO of the major German wagon rental company, VTG: “Does freight pay adequate rates? When the network is still managed by a national company, are the necessary investments made? Are freight rates hiding cross subsidies in favour of passenger transport?”



The DB has indeed created a certain panic in the profession, recently stating that the network (the activity of the infrastructure manager, DB Netz) should become “the main generator of profits” of the group. If politicians really wanted a modal transfer, they should ask themselves what costs the sector

could assume for the relaunch of rail to be really possible, warned Dr Heiko Fischer in substance. To be clear: cover the actual costs of infrastructure, why not, but be the main financial source of the IM’s profits, this is maybe pushing things a bit too far.

For **Dr Johannes Ludewig**, former chairman of the DB, today at the head of the European Rail Community (CER), it is not obvious that infrastructure rates are established on a rough guess: “In Germany, EBA examines them closely. And they are not arbitrary”, but on the contrary calculated according to a simple principle: the network is looking to cover its total costs, less any subsidies.



Which explains that even for these monopoly railways, State influence can make itself felt. “In any case,” he explained, “in countries where this is organised differently, the costs are higher”. An observation finally shared, since the ex-Eastern Europe countries, often presented as good students of liberalisation, are also those where the professionals deplore quite chaotic increases in tolls.

“What is obvious,” completes **Dr Johannes Ludewig**, “is that the national networks, integrated, what is more, are obviously suspect as long as there is no strong regulation body to ensure that lucrative use of the network is not for all that discriminatory”. And the relative good health of rail in the United Kingdom and Germany, which do dispose of a strong and structured regulator, confirms that liberalisation of rail is not the sole competence of the EU. To make it viable, the States must also take themselves in hand.

There remains the problem of too variable rates from one country to the next. The principle posed by the European texts is that of tolls which are “transparent, non-discriminatory” and privilege the marginal cost but the infrastructure managers are authorised to recover 100% of their costs, if the market can bear this.

Sometimes (in the Baltic countries) the costs are thus 100% covered by the tolls, sometimes less than 10%, according to State subsidies and “what the market can bear”. A balance must therefore be found between the efficiency of the infrastructure manager (an obviously determinant factor in the

equation), the contributive capacity of transporters... and State generosity. The evaluation mechanisms on the European scale still seem to be new and cannot satisfy everyone, since each one would like to pay the least possible.

While remarking that rail is still far from integrating all its internal costs, the EU cannot either



say with certainty at the present time if it “*overregulates or underregulates*”, acknowledges **Enrico Grillo Pasquarelli**, director of DG TREN, who first pleads for healthy relations between the owner of the infrastructure (read: each State) and the manager (IM), with long-term contracts

between them. In this way the IM can count on a given financial flow, in exchange for performance and state of the network objectives. Since the contracts stipulating objectives are an important lever, say the economists, to improve an undertaking's competitiveness.

To concretely remedy the rates jungle which in general meets with incomprehension, an idea seems to reach a consensus today: put in place harmonised tolls on each main European corridor; those the EU considers its priorities and which are called upon to pay a very important role for freight transport. A proposal picked up by DG TREN which would like to include it in its “**priority freight network**” unveiled at the end of this October. A network of some 15 000 km dedicated to freight, thus easier to manage and where the IM's productivity would be greater.

Another idea suggested by **Eugenio Muzio**, chairman of UIRR, that the tolls include a notion of quality of service to the shipper. And to quote in support the major degradation seen on combined transport, in strong competition with road from the standpoint of reliability and price. At the end of the nineties, 80% of trains were delivered “on time” (that is, less than 60 minutes late) and this proportion fell to 53% in 2007 (with one-third of delays exceeding three hours). Faced with



this degradation, the railway undertaking playing the role of sole contact with the shipper puts more and more emphasis on the IM's shortcomings, to discharge itself, of course, but also because there is a real problem.

Finally, the controversy, which is already old, between the respective costs borne by passenger and freight transport is still topical. This has been seen on the motorways where lorries continue to pay “only” three times more than a car, whereas they are said to be responsible for ten times more wear. Put differently by Eugenio Muzio, this dissociation of costs is of immense benefit to lorries... and disadvantages rail freight. On the European network where passengers and freight share the same track, it is tricky to calculate the “fair toll” for freight (heavier, but also slower). All the more so that the European network, for a long time conceived for passenger traffic, has a relatively high cost. However, freight does not need investments, justify the professionals. The dual-purpose traffic lines should therefore be financed by passenger transport. In Slovakia, they are apparently very far from this, with a corridor invoiced at EUR 2 per km for a passenger train as against EUR 8 per km for freight! Since if cross subsidies for passenger and freight traffic are formally forbidden (competition obliges) nothing formally forbids subsidies the other way round, so long as there is no specific rule to define “*what the market can bear*” in each State...

A situation whose roots are in the economic weakness in the countries concerned (the countries which joined the EU in 2005-2007) which cannot themselves finance the public service obligation they impose on their railways. And for the organising authority again to have the means for its ambitions, shock therapy remains necessary for the systems which are still not very efficient. The irony of the situation is that many European funds (cohesion, FEDER...) could contribute but the States only benefit to a small extent in the absence of a sufficient number of rail projects or because certain are badly structured.

And the European initiatives in favour of freight are not always crowned with success. **Enrico Grillo Pasquarelli** recalled for example how DG TREN had suggested, in the draft 2007-2013 budget, only to subsidise the construction of high-speed freight lines if in compensation the networks liberated priority freight lines. An idea finally rejected by the Council of Ministers... DG TREN is accordingly

concentrating today on a project for a Eurovignette, with a concrete proposal announced for June 2008. *“But attention”, warns Enrico Grillo Pasquarelli, “more the rates on a transport mode are pressured, more it is incited to become efficient. However, it is not Eurovignette, additional road tax, which will make rail more efficient...”*

In the meantime, rail freight continues to pay for each kilometre run on rails and it seems normal to impose tolls for the use of the rail network. Whereas nearly all the European road network is free and taken in charge, without the slightest remorse, in the States' general budgets.



To the assistance of the individual wagon

Unlike all the previous dossiers, which will only be resolved with the assistance of the political world, either because texts have to be amended or because strategic choices have to be made, the rail sector hold in its hands one of the keys to its future. This is the **individual wagon**, which was nevertheless pilloried over the last thirty years as the black point generating deficits...and which today is receiving renewed interest.

Not that transporters have suddenly become enthusiastic. It is clearly felt, in spite of the speeches, that this is still a millstone round the neck for the SNCF or the DB. And no one sees it as a goose that lays golden eggs. But traffic flows are changing. The heavyweights are gradually giving way to the transformed products which are much less suitable for full-train transport. As a consequence, in spite of the efforts for the concentration of traffic undertaken over the last few years, tonnage transported stagnates or continues to drop. However, what remains of individual wagon transport corresponds to a

particularly fluid market: easy to take by road (unlike a full train of chemical products or aggregates), not impossible to recover for rail if it offers a convenient service. But in totally renouncing the individual wagon transport, shippers are led to count on rail no longer and condemn rail freight to a certain death in the long term.

Today, combined traffic represents some 15% of tonnage and full trains some 45%. That is, 40% theoretically accessible to any rail operator, if the wagons are available, a problem already raised previously. There thus remains 40% corresponding to the individual wagon, a sector not in fact liberalised



and not likely to be. The newcomers have neither the necessary infrastructure nor the desire nor above all the means to break into this market, in spite of the very recent attempt by EWS of the United Kingdom, very closely followed by its possible competitors. But *“the first to succeed will obviously become a major force on the market”*, in view of the traffic potential, judges **Johannes Mansbart**, CEO of GATX Rail Europe.

In the meantime, the large historical railways remain the first concerned. And in a hardly enviable situation, since they are still high-cost structures and they are beginning to be short of funds with the liberalisation of the other markets (full trains, combined traffic) which cause cross subsidies to disappear in favour of the individual wagon. There are those (in the minority) who have managed the transition, after a restructuring of 10-15 years, like the DB with its Mora C programme. And the others, particularly in Eastern Europe, which are finding it difficult to halt their decline and continue the downwards spiral which has already made ravages in the West: price gaps of 30 to 40% with road, unjustifiable on the market, and massive suppressions of lines and sidings.

The limits of the opening

The infrastructure necessary to handle individual wagons – sidings, marshalling yards, commercialisation points – are still jealously held by the former national railways which in general have no intention to open them to other, smaller, players.

If in the short term this prevents competition, in the medium term a solution contemplated would consist in creating a “joint” network of loading/unloading points and marshalling yards with free access. The American experience shows that this is possible in a liberalised context. The Chicago marshalling yard handles 8 500 wagons daily and operates like a “joint collection point” whose charges are shared, in the interest of the various private networks.

To achieve this, the European Union once again risks being called upon to contribute.

As **Olaf Krüger**, CEO of IBS (European forwarders), points out, *“the individual wagon traffic is not liberalised and there is no liberalisation trend in the next few years to be expected. Therefore, this product is offered mainly by the national railways. For the shipper or forwarder the problem is that the RUs are less and less ready to finance this business. Furthermore, there are only few of these RUs which actually strive to modernise this traffic in a more rational way. In many cases, customers face sudden price increases for individual wagons from 30 to 40%. Furthermore, the trend of dismantling rail connections and sidings contributes to the downward trend of individual wagon traffic. Here, the European Commission is urged to intervene and provide the necessary framework conditions.”*



Lord Berkeley is optimistic: *“If combined transport is the healthiest sector in Great Britain, it is precisely because there is competition. On the other hand, in France, free access seems important for the SNCF but it does everything to prevent others really having access to its marshalling yards”* – a more than transparent allusion to the recent difficulties encountered by EWS on the subject. *“Why not leave the place to small outfits, possibly local operators? Why scrap locomotives at any cost rather than sell them off second-hand? Why sell lines which could still be used?”*

On these various subjects, the policy implication would be appreciated, for example presiding the creation of a general “contract for use” to allow free access to vital transport and wagon-handling infrastructure. There remain the efforts to be made by the rail sector itself by self searching, like the DB in 2000 when it lost EUR 200 to 300 millions because of individual wagons.

“As an entrepreneur the question is then whether it wouldn’t be better to throw in the sponge”, acknowledged **Dr Klaus Kremper**, chairman of Railion. *“But we concluded that to stop the individual wagon would be to take the road to ruin, so we made a huge effort, in particular on personnel.”*

Since then, Railion has lost some 8 000 jobs. In England, Network Rail will have to make a similar effort to reduce infrastructure costs, to be divided by two at least.

Through the Mora C programme, the DB also asked itself on what sidings it could make money and how to rationalise its production for its marshalling yards to operate 24 hours a day (project known as “2000X”). After three years’ study and optimisation of processes, on a strictly national scale since the European partners *“were not yet ready”*, according to Dr Klaus Kremper, the sidings were no longer abandoned but often sold off to small local operators, preventing traffic from disappearing, even if the activity no longer interested the large railway. Today, Railion has become profitable and the reorganisation is in a “European phase”.



The large RUs, for example the SNCF, are again timidly interesting themselves in the individual wagon, conscious that if a siding deemed not to be profitable in France was closed, the effects could also be felt in Italy or Germany (and vice versa). This is why, to be durable, the activity is therefore getting ready to be restructured nearly everywhere to become profitable. Even if the single wagon has few chances of being sufficiently profitable in the medium term to attract investors...

A less categoric reasoning



At SNCF, *“very major reorganisations are beginning”*, announced **Olivier Marembaud**, director general of SNCF Freight, recalling the two lines retained: *“Quality, on the one hand, productivity above all. Today, the individual wagon is very slow, with a round trip of 14 days on average. The*

system must be worked more quickly for the assets to work better.”

This is the meaning of the “high-debit rail” at present put forward. Three marshalling yards operate in hubs 24 hours a day, chosen from customers’ traffic flow and no longer geographically, with shuttles linking them every three hours. From these knots, 31 sorting platforms are served all over France and the organisation is intended to guarantee routing within three days.

“For the individual wagon, it is necessary to complement the other operators”, pleads **Olivier Marembaud**, “and build differentiated services, increasingly ‘customer oriented’, with new forms of work organisation and new productivity balances”. The success of local rail operators’ projects in the regions will soon show whether the target is serious.

Another lead is the development of “rail ports”, logistics sites associating rail, road and combined traffic, and which can impose themselves as inescapable relays in the middle of logistics chains linking the major economic poles. Those created by the DB in the last five years (Parma, Duisburg...) now operate as freight hubs, modelled on air freight. But goods can very well arrive and depart in lorries: the principle is to “stabilise the individual wagon system”, explained **Dr Klaus Krempner**. “But the mistake would be to create these poles to recover the individual wagon traffic, which would be doomed to failure. This is on the contrary a means to attract road traffic.”

A transformation which echoes that of the rail scene, for a long time consisting of co-operation and diplomacy and which will shortly be governed by quality commitments and contracts between the various players. Which explains the incursions made by the SNCF outside its sphere, when it considers that it is better to commit itself to the quality of the services from one end of the chain to the other. Which also explains the current work to create a European data system so that shippers can follow their routing by individual wagon with precision (and the operators can organise their exchanges), a black spot today.

The railways are also beginning to timidly look for synergies between traffics. Individual wagons and full trains are not obligatorily in opposition but can on the contrary contribute mutually in volume. Sometimes with spectacular results and unexpected players.



Relaunch Rail Freight

Does the “**Relaunch of rail freight**” have a hope of materialising? It has to be noted that the sector is still a little confused, since its reorganisation linked to liberalisation is not in reality finished: “Supply management will follow”, was doubtless what was imagined... And even if the main symbolic stages have been reached, for example free access to all European rails since 1 January 2007, there remain myriad of problems to be solved before the new organisation can really produce its effects.

During the transition phase, which will last at least until 2010, the ball will doubtless remain in the court of the large railways. For them to commit themselves to safeguard the sidings, the small tonnages and the marshalling yards, since in the absence of these little streams, even the biggest rivers will end up by running dry. On the side of the private players (operators and wagon owners), as long as the uncertainties in the regulations have not been removed, there will certainly be hesitation to invest. And therefore to finance new wagons, which will inevitably prolong the present shortage and ageing of the fleet which really prevents development of traffic.

Accordingly there is still the EU, which appeared so worthy of contempt in advocating liberalisation in the past... And which everyone is now calling on for help, everywhere, to resolve the problems. Problems sometimes born of European reforms, often of the inertia of the players directly concerned.

For Europe, the hour of truth is coming. If the last adjustments and the political incitements arrive quickly, they will perhaps allow freight to be saved. If not, the next rail packages will travel on the road.

	2006	2007
	€	€
I. Recettes / Einnahmen / Receipts		
1. Cotisations / Beiträge / Membership fees	341 103	501 538
2. Autres recettes / Verkauf, Diverses / Other receipts	—	—
3. Intérêts perçus / Zinsen / Interest received	1 030	850
4. Produits exceptionnels / Außerordentliche Einnahmen / Extraordinary income	660	—
Totaux / Gesamt / Total	342 793	502 388
 II. Dépenses / Ausgaben / Expenditure		
Secrétariat Bruxelles / Sekretariat Brüssel / Brussels' Secretariat	341 858	365 219
Totaux / Gesamt / Total	341 858	365 219
 Résultat de l'exercice		
Ergebnis des Geschäftsjahres	935	137 169
Result for the financial year		

	2006	2007
	€	€
I. Actif / Aktiva / Assets		
Valeurs disponibles / Verfügbare Werte / Available assets		
1. Banque / Bank / Bank	30 611,69	233 385,89
2. Caisse / Barkasse / Cash	54,66	170,36
3. Intérêts, créances / Zinsen, Forderungen / Interest, claims	—	—
4. Garantie locative LOMATFER / Mietgarantie LOMATFER / Rental guarantee LOMATFER	185,32	185,32
5. Divers / Diverses / Various	39 231,37	1 393,03
Totaux / Gesamt / Total	70 083,04	235 134,60
II. Passif / Passiva / Liabilities		
1. Capital / Kapital / Capital	112 567,98	112 567,98
2. Résultats reportés / Übertragenes Ergebnis / Result brought forward	- 83 066,80	54 101,97
3. Dettes / Verbindlichkeiten / Debts	40 581,86	68 464,65
Totaux / Gesamt / Total	70 083,04	235 134,60
Résultat de l'exercice		
Ergebnis des Geschäftsjahres	934,72	137 168,77
Result for the financial year		

31.12.2007

Wolf D. Gehrman
Secrétaire Général

Rapport des Commissaires aux comptes / Revisorenbericht

Annexe II / Anlage II

A 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 20 septembre 2007 à Cannes, nous avons examiné les comptes de l'UIP pour l'exercice 2007 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 2007 se conclut avec un bénéfice de 137 169 €.

Voici le détail des recettes et des dépenses :

Cotisations / Mitgliedsbeiträge
Intérêts / Zinsen
Autres recettes / Sonstige Einnahmen
Secrétariat Général / Generalsekretariat
Bénéfice au 31.12.2007 / Gewinn per 31.12.2007

Nous avons constaté que la comptabilité est tenue avec exactitude. Nous vous proposons d'approuver les comptes de l'exercice 2007 et de donner quitus à l'administration gérante.

Bruxelles, février 2008

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 20. September 2007 in Cannes, haben wir die Rechnung für das Geschäftsjahr 2007 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 2007 schließt mit einem Gewinn von 137 169 €.

Nachstehend die einzelnen Einnahmen- und Ausgabenposten:

Dépenses / Ausgaben	Recettes / Einnahmen
€	€
	501 538
	850
	—
365 219	
137 169	
502 388	502 388

Wir stellen fest, dass die Buchhaltung sorgfältig geführt ist. Wir beantragen die Genehmigung der Rechnung für das Geschäftsjahr 2007 und Entlastung der Geschäftsführung.

Brüssel, im Februar 2008

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 20 September 2007 in Cannes, we have examined the accounts of the International Union of Private Wagons for the 2007 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 2007 financial year closes with a benefit of 137,169 €.

Detail of the receipts and expenditure:

	Expenditure	Receipts
	€	€
Membership fees		501,538
Interest		850
Other receipts		—
Brussels' General Secretariat	365,219	
Benefit as at 31.12.2007	137,169	
	502,388	502,388

We have noted that the accounts are accurately kept. We propose that you approve the accounts for the 2007 financial year and give release to the management.

Brussels, in February 2008

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	49 075
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	4 826
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 EASRA Ltd., 105, Arsenalski Bulvd., BG - 1421 Sofia	(+359) 2 - 963 13 30 (+359) 2 - 665 558 easra@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	5 376
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	43 284
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	1 229
Italie / Italien / Italy ASSOFERR – Associazione Operatori Ferroviari e Intermodali, Via Agostino Depretis 65, I - 00184 Roma	(+39) 06 - 48 91 38 99 (+39) 06 - 48 91 95 81 segreteria@assoferr.it	4 038
Pays-Bas / Niederlande / Netherlands NVPNG Nederlandse Vereniging Particuliere Goederenwagens Postbus 284, NL - 3190 AG Hoogvliet Rotterdam	(+31) 10 231 0231 (+31) 10 231 0239 NVPNG@trimodal-europe.nl	2 097
Pologne / Polen / Poland IGTL – Izba Gospodarcza Transportu Ladowego ul. Twarda 30, PL - 00-831 Warszawa	(+48) 22 - 697 91 16 (+48) 22 - 697 93 12 igtl@igtl.pl	10 450
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	500
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	3 028
Slovaquie / Slowakei / Slovakia ZVKV Združenie vlastníkov a prevádzkovateľov súkromných koľajových vozidiel – Jaroslav Miklánek Stanična 7, SK - 91700 Trnava	(+421) 33 - 5923 112 (+421) 33 - 5923 182 zvk@zelos.sk	5 575
Suède / Schweden / Sweden SPF – Svenska Privatvagnföreningen Sövde Gård, SE - 275 96 Sövde	(+46) 416 - 162 66 (+46) 416 - 161 27 info@privatvagnar.com	2 496
Suisse / Schweiz / Switzerland VAP – Verlader Anschlussgleise Privatgüterwagen Postfach 31, CH - 8142 Uitikon/Zürich	(+41) 44 - 491 15 95 (+41) 44 - 491 28 80 furrer.vap@bluewin.ch	5 639
Tchéquie / Tschechien / Czechia SPV – Sdružení držitelů a provozovatelů železničních vozů Na Folimance 21, CZ - 120 00 Praha 2	(+420) 224 254 977 (+420) 224 254 978 spv@telecom.cz	6 022
Total des wagons P affiliés à l'UIP au 1 ^{er} janvier 2007 Summe der P-Wagen, die der UIP per 1. Januar 2007 angeschlossen sind Total number of P-wagons affiliated to UIP as per 1 January 2007		146 030

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. Körfggen	W. Kesselring
1960	Vienne	9 juin		E.-J. Fert
1961	Bruxelles	25 mai		
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. Körfggen	E.-J. Fert
1972	Londres	15 juin		
1973	Madrid	17 mai		
1974	Hambourg	6 juin	J. de Bruyn	E.-J. Fert
1975	Lucerne	12 juin		
1976	Stockholm	17 juin		
1977	Ischia	31 mai	L. Devies	W. Suter
1978	Monte-Carlo	15 juin		
1979	Salzbourg	21 juin		
1980	Liège	19 juin	J.M.B. Gotch	W. Suter
1981	Zurich	5 juin		
1982	Amsterdam	4 juin		
1983	Leeds Castle (Maidstone)	23 juin	Ch. Schlegel	W. Suter
1984	Düsseldorf	22 juin		
1985	Benalmadena Costa (Malaga)	19 sept.		
1986	Stockholm	27 juin	H. Matthies	W. Suter
1987	Berlin	15 juin		
1988	Salzbourg	16 juin		
1989	Santa Margherita Ligure	21 sept.	J.F. Weerts	W. Suter
1990	Amsterdam	14 juin		R. Janssen
1991	Bruxelles	27 sept.		
1992	Cannes	1 ^{er} oct.	G. Amblot	R. Janssen
1993	Lugano	14 sept.		
1994	Madrid	21 sept.		
1995	Knokke	20 sept.	J.F. Weerts	R. Janssen
1996	Stockholm	5 sept.		
1997	Prag	4 sept.		
1998	Baden-Baden	1 ^{er} oct.	H. Sikora	W. Gehrmann
1999	Herfordshire	24 sept.		
2000	Venise	22 sept.		
2001	Séville	4 oct.	E. Fernández Fernández	W. Gehrmann
2002	Vienne	27 sept.		
2003	Lugano	19 sept.		
2004	Wiesbaden	30 sept.	Dr H. Fischer	W. Gehrmann
2005	Bratislava	30 sept.		
2006	Ravello	29 sept.		
2007	Cannes	20 sept.	B. Dambrine	W. Gehrmann