

INSTANDHALTUNGSFRAGEN

Die UIC hat weitere Untersuchungen im Bereich der Instandhaltung eingeleitet. Es geht dabei um eine allgemeine Verwendung austauschbarer Güterwagenbauteile und die unterhaltungsfreudigere Gestaltung der Bauteile.

Die von der UIP angeregte Standardisierung der Schraubenkupplung macht bereits Fortschritte und dürfte Ende 1993 abgeschlossen sein.

Die UIP wurde gebeten, weitere exakte Vorschläge betreffend die Standardisierung von Ersatz- und Tauschteilen zu machen. Hiermit befaßt sich zur Zeit die neugebildete UIP-Studiengruppe "Instandhaltung".

Zur Aufgabe "Unterhaltungsfreundlichere Gestaltung" wurde eine UIC-Studiengruppe gebildet, bei der die UIP mitarbeiten wird.

Die UIC hat geprüft, ob zur Erleichterung der Abrechnung eine pauschale Berechnung des Austausches aller Bremsklotzsohlen denkbar ist. Die UIP hat ihre Zweifel angemeldet, da der Verschleiß bei den verschiedenen Wagengattungen und Einsatzgebieten zu unterschiedlich ist. Da andererseits aus Rationalisierungsgründen ein pauschales Abrechnungssystem für die Bahnen und die Einsteller von großem Interesse wäre, wird die UIC in Verbindung mit der UIP weitere Überlegungen hierzu anstellen.

AUSBESSERUNGSWERKE FÜR P-WAGEN

Die Zulassung von Ausbesserungswerken für P-Wagen im Ausland durch die verschiedenen Bahnen macht weitere Fortschritte. Viele Bahnen akzeptieren eine solche Zulassung prinzipiell, wenn die Einsteller entsprechende Anträge stellen. Im allgemeinen werden die Zulassungen nicht auf der Grundlage von Gegenseitigkeitsabkommen gewährt. Aus technischen Gründen können die Zulassungen mit Auflagen und Einschränkungen versehen sein, insbesondere die Radsätze und Bremsen betreffend.

ÄRMELKANALTUNNEL

Voraussichtliche Eröffnung des Tunnels soll im Dezember 1993 sein.

Die für den direkten internationalen Güterverkehr vorgesehene Kapazität (35 Züge je Tag und Richtung) wird wie folgt aufgeteilt werden:

- kombinierter Verkehr: 50%,
- Transport neuer Kraftfahrzeuge: 30%,
- übriger Verkehr: 20%.

Bezüglich der Zulassung und der Kennzeichnung der zugelassenen Wagen ist zu unterscheiden zwischen vorhandenen Wagen, die der zwischenstaatlichen Kommission (CIG – Commission intergouvernementale) vorzulegen sind, und den Neubauten, für die Serienzulassungen erteilt werden.

Ein Verzeichnis der zugelassenen gefährlichen Güter soll im Frühjahr 1993 verfügbar sein.

Der "direkte" internationale Verkehr wird dem COTIF unterstellt sein, während der Pendelverkehr durch den Tunnel den Bedingungen von EUROTUNNEL unterliegt.

FÄHRBOOTWAGEN FÜR GROSSBRITANNIEN

Das UIC-Merkblatt 503 wurde völlig überarbeitet.

Weiterhin unbefriedigend bleibt die Tatsache, daß British Rail darauf besteht, in der Regel alle im Ausland zugelassenen Wagen erneut in Bezug auf ihre Laufeigenschaften zu überprüfen.

UIC und UIP haben BR aufgefordert, alles zu tun, damit diese Benachteiligung im internationalen Verkehr so schnell wie möglich abgebaut wird. BR hat zugesagt, einen Zeitplan zum Abbau der Benachteiligungen auszuarbeiten.

Im Laufe des Jahres 1993 sollen außerdem durch die bestehende Studiengruppe die Bedingungen für die Zulassung zum Befahren des Kanaltunnels in das Merkblatt 503 eingearbeitet werden.

RIV

Das RIV wurde in einigen Punkten ergänzt.

- An den Wagen darf in Zukunft die Telex- oder Telefaxnummer angebracht werden.
- Wagen mit bereiften Rädern erhalten ein Anschriftenfeld mit Angabe der letzten Prüfung.
- Bereifte Räder mit eingedrehter Rille sind nur bis 31.12.1998 zugelassen.
- Ab 1.1.1995 beträgt die Mindestdicke der Radreifen 30 mm.
- Unter einem Wagen dürfen nur Vollradsätze oder bandagierte Radsätze sein.
- Kesselwagen für Güter der RID-Klasse 2 müssen ab 1.1.1997 Vollräder haben.

Der Präsident der UIP-Kommission:
Roelf J. Janssen

III. La vie interne de l'UIP

Le Comité Directeur de l'UIP s'est réuni en 1992 à Zurich, le 30 janvier, et à Cannes, le 1^{er} octobre, afin de préparer l'Assemblée générale et sa constitution.

L'Assemblée générale de 1992 a eu lieu le 1^{er} octobre à Cannes/France. De nombreux membres des associations nationales y ont participé étant donné que le Congrès UIP avait lieu dans le même temps.

Dans son introduction, le Président, Monsieur Jacques F. Weerts qui cessera ses fonctions à l'issue de cette Assemblée générale, a fait quelques remarques sur les travaux effectués par l'UIP au cours de ces trois dernières années et également sur ses activités à venir.

Les titulaires de wagons de particuliers et les chemins de fer sont dans la même situation. Le système ferroviaire est sans cesse amélioré, non seulement du point de vue technique, mais aussi dans le domaine commercial. Les titulaires de wagons de particuliers également développent leurs produits sur le plan technique et commercial. Ils sont toujours très proches du client et doivent améliorer en permanence leurs prestations. Ce qui est très important dans ce domaine, c'est que les réseaux reconnaissent sans limite le rôle des titulaires de wagons de particuliers dans l'intérêt d'un marché commun. Les titulaires réunis au sein de l'UIP ont, dans ces trois dernières années, investi environ trois milliards de francs suisses dans de nouvelles constructions, transformations et autres adaptations de wagons. A l'avenir, la tâche de l'UIP ne sera pas uniquement de défendre les intérêts communs, mais de faire évoluer nos affaires. L'UIP doit accompagner l'évolution de façon dynamique. L'infrastructure de l'UIP doit être restructurée, le Comité Directeur, la Commission et le Secrétariat général doivent s'attacher aux tâches futures afin que l'UIP puisse apporter sa participation au développement des chemins de fer.

Les points suivants de l'Assemblée générale ont été traités et les décisions suivantes ont été prises :

- Le procès-verbal de l'Assemblée générale du 27 septembre 1991 à Bruxelles a été accepté à l'unanimité.
- Le 42^{ème} rapport de gestion de l'exercice 1991 a été accepté à l'unanimité.
- Le Secrétaire Général a expliqué les comptes de l'année 1991. Au 31.12.1991, le capital de l'UIP s'élevait à 103.469,72 DM.

- Après la présentation du rapport des Commissaires aux comptes, le bilan annuel de 1991 a été accepté à l'unanimité. L'Assemblée générale a donné le quitus au Comité Directeur.

- Monsieur Christian Schlegel, Président de la Commission UIP pendant de longues années et digne de toute notre estime a été nommé, sur proposition du Comité Directeur, Président d'honneur de la Commission.

- Etant donné les résultats équilibrés de 1991 et probablement aussi en 1992, le Secrétaire Général suppose qu'il sera également possible, en 1993, d'établir un équilibre entre les recettes et les dépenses, de sorte que les cotisations devront subir seulement une augmentation partielle.

Les cotisations pour 1993 ont été fixées à l'unanimité comme suit :

- Fr.s. 3.000,- cotisation fixe pour chaque association membre,
- Fr.s. 170,- par lot de 100 wagons commencé.

- L'Assemblée générale a confirmé les Commissaires aux comptes de l'Association suisse VAP, Madame Stadler et Monsieur Hegi, pour l'exercice 1993.

- Les Associations membres ont élu pour 1992/1993 les délégués suivants au Comité Directeur :

Allemagne	Monsieur H. Vossen
Autriche	Monsieur G. Schwyer
Belgique	Monsieur J.F. Weerts
Espagne	Monsieur E. Fernández-Fernández
France	Monsieur G. Amblot
Grande-Bretagne	Monsieur J.M.B. Gotch
Italie	Monsieur L. Rampinelli
Pays-Bas	Monsieur A.J. Pels
Suède	Monsieur P.-O. Strömsholm
Suisse	Monsieur A. Suter

- Monsieur Gérard Amblot, Président de l'Association française AFWP, a été élu Président de l'UIP pour les trois prochaines années.

- Les représentants de l'Italie et de l'Autriche, Messieurs Luciano Rampinelli et Gernot Schwyer, ont été élus Vice-Présidents.

- Des demandes d'admission de deux associations ont été déposées à l'UIP. La demande de l'Association italienne

III. Das interne Leben der UIP

Das Direktionskomitee der UIP tagte im Jahre 1992 in Zürich am 30. Januar und in Cannes am 1. Oktober zur Vorbereitung der Generalversammlung und anschließend zur Konstituierung.

Die Generalversammlung des Jahres 1992 fand am 1. Oktober in Cannes/Frankreich statt. An der Generalversammlung nahmen in diesem Jahr wegen des gleichzeitig stattfindenden UIP-Kongresses eine große Anzahl Damen und Herren der Mitglieder der nationalen Verbände der UIP teil.

Einleitend machte der Präsident, Jacques F. Weerts, der mit dieser Generalversammlung aus dem Amt scheidet, einige Anmerkungen zur Arbeit der letzten drei Jahre und zur weiteren Tätigkeit der UIP.

Die Privatwageneinsteller und die Eisenbahnen sitzen im selben Boot. Das Eisenbahnsystem wird laufend verbessert, nicht nur in technischer Hinsicht, sondern auch im kommerziellen Bereich. Auch die Privatwageneinsteller entwickeln ihre Produkte in technischer und kommerzieller Hinsicht weiter. Sie sind stets nahe am Kunden, müssen ihre Dienstleistung aber auch ständig weiter entwickeln und verbessern. Von großer Bedeutung ist dabei aber, daß die Bahnen den Privatwageneinstellern ihre Rolle uneingeschränkt zugestehen im Interesse eines gemeinsamen Marktes. Die in der UIP zusammengeschlossenen Einsteller haben allein in den letzten drei Jahren etwa drei Milliarden Schweizer Franken investiert in Neubauten, Umbauten und sonstige Anpassungen von Wagen. In Zukunft wird eine wichtige Rolle der UIP nicht mehr nur die Verteidigung der gemeinsamen Interessen sein, sondern die Weiterentwicklung unserer Geschäfte. Die Infrastruktur der UIP wurde neu gestaltet, nun müssen das Direktionskomitee, die Kommission und das Generalsekretariat die Zukunftsaufgaben angehen, damit die UIP ihren Beitrag zur Entwicklung der Eisenbahnen liefert.

Anschließend wurden von der Generalversammlung folgende Punkte behandelt bzw. Beschlüsse gefaßt:

- Die Niederschrift über die Generalversammlung vom 27. September 1991 in Brüssel wurde einstimmig genehmigt.
- Der 42. Geschäftsbericht – das Geschäftsjahr 1991 umfassend – wurde einstimmig genehmigt.
- Der Generalsekretär erläuterte die Abrechnung für das Jahr 1991. Das Vermögen der UIP betrug per 31.12.1991 DM 103.469,72.

- Nach Vorlage des Berichtes der Rechnungsrevisoren wurde die Jahresrechnung 1991 einstimmig genehmigt. Die Generalversammlung erteilte dem Direktionskomitee Entlastung.

- Herr Christian Schlegel, langjähriger und verdienstvoller Präsident der UIP-KOMMISSION, wurde auf Vorschlag des Direktionskomitees zum Ehrenpräsidenten der Kommission ernannt.

- In Anbetracht des ausgeglichenen Ergebnisses für 1991 und voraussichtlich auch für 1992 geht der Generalsekretär davon aus, daß es gelingt, auch in 1993 Einnahmen und Ausgaben im Gleichgewicht zu halten, so daß die Beiträge nur zum Teil angehoben werden sollten. Es wurden die Beiträge einstimmig für 1993 wie folgt festgelegt:

- sFr. 3.000,- Festbeitrag je Mitgliedsverband,
- sFr. 170,- pro angefangene 100 Wagen.

- Die Generalversammlung bestätigte die Rechnungsrevisoren des schweizerischen Verbandes VAP, Frau Stadler und Herrn Hegi, auch für das laufende Rechnungsjahr 1992.

- Die Mitgliedsverbände wählten für 1992/1993 die folgenden Delegierten in das Direktionskomitee:

Belgien	Herrn J. F. Weerts
Deutschland	Herrn H. Vossen
Frankreich	Herrn G. Amblot
Großbritannien	Herrn J. M. B. Gotch
Italien	Herrn L. Rampinelli
Niederlande	Herrn A. J. Pels
Österreich	Herrn G. Schwayer
Schweden	Herrn P.-O. Strömsholm
Schweiz	Herrn A. Suter
Spanien	Herrn E. Fernández-Fernández.

- Zum Präsidenten der UIP wird für die nächsten drei Jahre der Präsident des französischen Verbandes AFWP, Herr Gérard Amblot, gewählt.

- Zu Vizepräsidenten werden die Vertreter Italiens und Österreichs, Luciano Rampinelli und Gernot Schwayer, gewählt.

- Es lagen die Anträge von zwei Verbänden zur Aufnahme in die UIP vor. Der Antrag des italienischen Verbandes SUNFER konnte nicht behandelt werden, weil trotz mehr-

SUNFER n'a pu être traitée, car nous n'avons pas obtenu suffisamment d'informations concernant les membres et le nombre de wagons et ce, bien que nous ayons exigé des données à plusieurs reprises.

L'Association espagnole nouvellement fondée, l'ASOFEVA, a été admise au sein de l'UIP.

- L'Assemblée générale de 1993 sera organisée en Suisse par l'Association de wagons de particuliers suisse VAP.

La Commission UIP s'est réunie les 5 et 6 octobre 1992 pour traiter différentes questions et se préparer à la réunion du Groupe de travail commun UIC/UIP qui a eu lieu immédiatement après, du 6 au 9 octobre, à Avignon/France, sur invitation de l'AFWP.

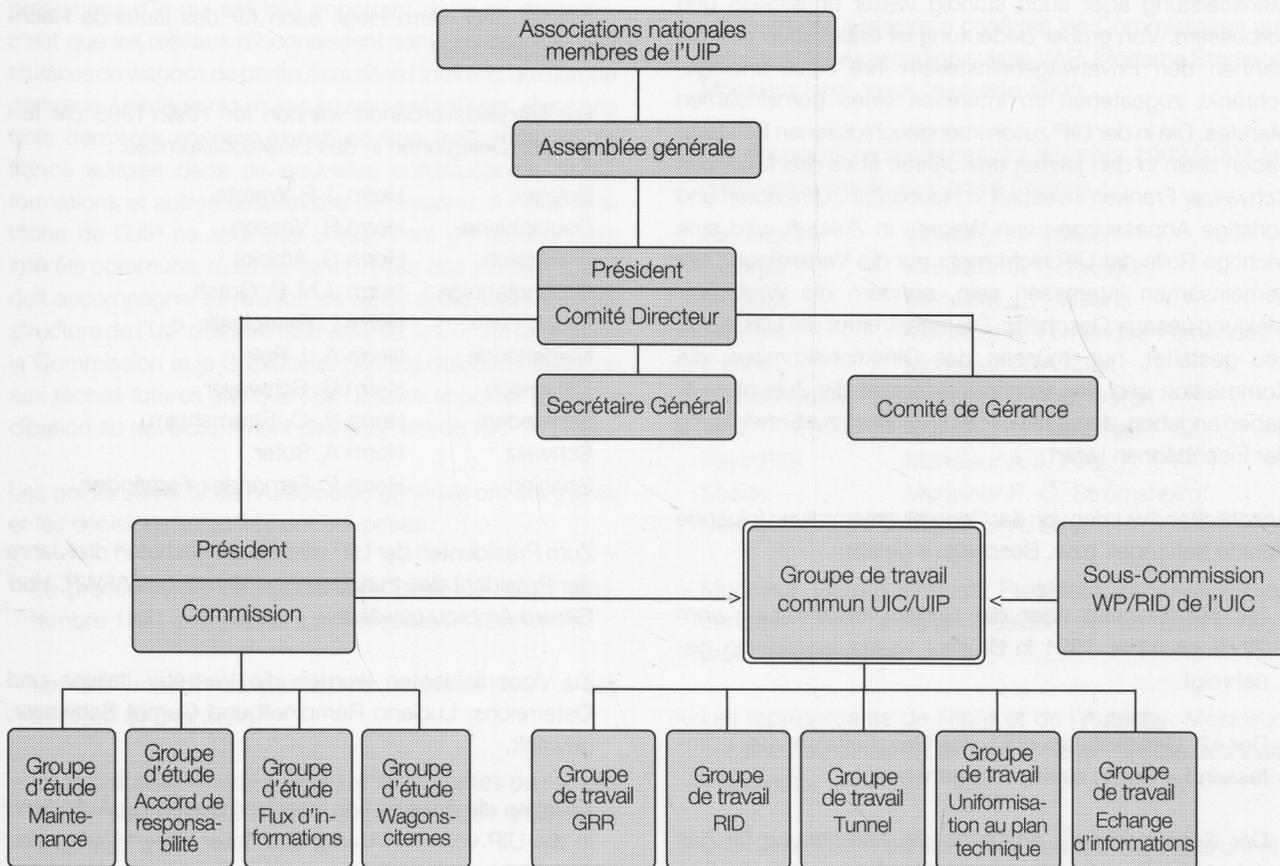
Les différents Groupes d'étude de l'UIP se sont réunis plusieurs fois au cours de l'année, selon les besoins.

Pour le Comité Directeur :

Le Président :
Gérard Amblot

Le Secrétaire Général :
Roelf J. Janssen

L'organisation de l'UIP et la collaboration avec l'UIC se présentent aujourd'hui de la façon suivante :



facher Nachfragen keine ausreichenden Informationen über die Mitglieder und ihre Wagenzahlen vorlagen. Der in Spanien neu gegründete Verband ASOFEVA wurde als Mitglied in die UIP aufgenommen.

- Die Generalversammlung wird im Jahre 1993 im kleinen Rahmen durch den schweizerischen Privatwagenverband VAP in der Schweiz ausgerichtet.

Die UIP-Kommission tagte am 5. und 6. Oktober 1992, behandelte verschiedene Fragen und bereitete sich dabei auf die Sitzung der Gemeinsamen Arbeitsgruppe UIC/UIP vor, die anschließend vom 6. bis 9. Oktober in Avignon/Frankreich auf Einladung der AFWP tagte.

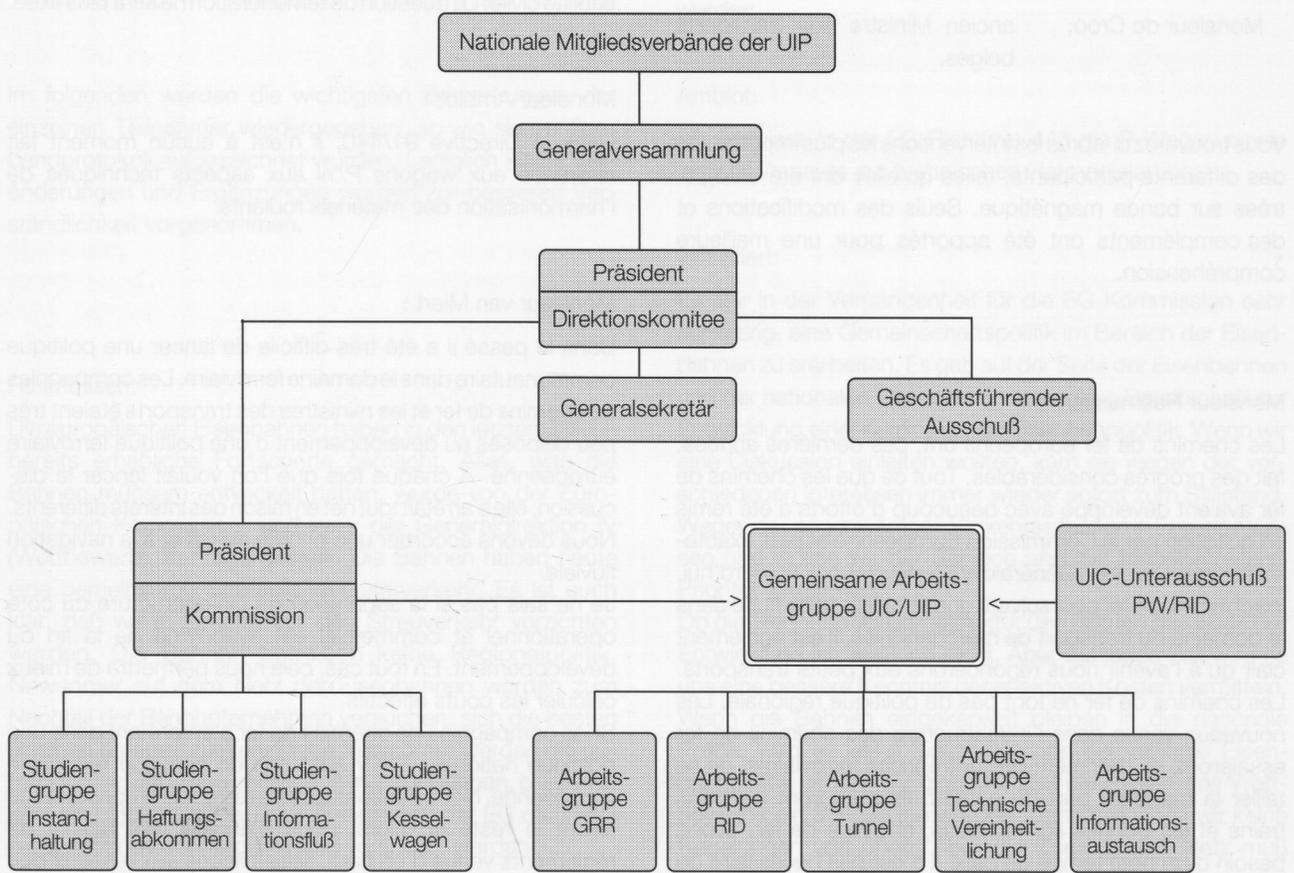
Die verschiedenen Studiengruppen der UIP tagten entsprechend der Notwendigkeit zum Teil mehrfach im Jahr.

Für das Direktionskomitee:

Der Präsident:
Gérard Amblot

Der Generalsekretär:
Roelf J. Janssen

Die Organisation der UIP und die Zusammenarbeit mit der UIC stellt sich heute wie folgt dar:



IV. Congrès de l'UIP

Après les mots d'introduction de Messieurs Rasmussen et Fiquet, une discussion a eu lieu à laquelle ont également participé des personnes de l'auditoire.

Participants :

Monsieur Chapon,	Président du Comité national des usagers des moyens de transports – CNU
Monsieur Fiquet,	Président de la Sous-Commission WP/RID de l'UIC et du Groupe de travail commun UIC/UIP
Monsieur Kern,	Comité de direction de la DB, chef du Département Transport de marchandises
Madame Kroes,	ancien Ministre des transports néerlandais
Monsieur Poinssot,	Directeur du Département Transport de marchandises à la SNCF
Monsieur Rasmussen,	représentant du Secrétaire Général de l'UIC
Monsieur van Miert,	Commissaire aux transports de la CE

Modérateur :

Monsieur de Croo,	ancien Ministre des transports belges.
-------------------	--

Vous trouverez ci-après les interventions les plus importantes des différents participants, telles qu'elles ont été enregistrées sur bande magnétique. Seuls des modifications et des compléments ont été apportés pour une meilleure compréhension.

Monsieur Rasmussen :

Les chemins de fer européens ont, ces dernières années, fait des progrès considérables. Tout ce que les chemins de fer avaient développé avec beaucoup d'efforts a été remis en question par la Commission Européenne et plus exactement par la Direction Générale IV (Concurrence). Aujourd'hui, les chemins de fer poursuivent une stratégie commune dans le domaine du transport de marchandises. Il est également clair qu'à l'avenir nous renoncerons aux petits transports. Les chemins de fer ne font pas de politique régionale. Les nouveaux venus dans l'infrastructure des chemins de fer essaieront, au détriment des entreprises ferroviaires, de se tailler la meilleure part du gâteau. Ils prendront les bons trains et les bonnes lignes. Nous, chemins de fer, avons besoin d'un petit temps de paix. Il n'est pas nécessaire de modifier et de compléter à nouveau la Directive 440.

Monsieur Fiquet :

La collaboration entre l'UIP et l'UIC a pris la forme d'un véritable partenariat. Les parcs de wagons P sont en croissance régulière. En Europe occidentale, les wagons P représentent 43 % du trafic. Le développement des normes techniques n'a malheureusement pas été aussi rapide qu'on l'aurait souhaité. La libre circulation accordée par la fiche UIC 433 et les CGU n'est pas, au sens de la Directive 91/440, un libre accès au réseau. Une discussion sur ces questions ne relève toutefois pas du ressort du Groupe de travail commun UIC/UIP.

Une tâche importante qu'il faudra réaliser dans un avenir proche est la transformation de la fiche 433 et des CGU en fonction de ce que souhaite la CE. Il conviendra également d'analyser les différents contrats d'immatriculation dans les différents pays. A l'avenir, la différence entre wagons réseaux et wagons P s'effacera progressivement et disparaîtra peut-être un jour. Les modalités d'immatriculation de ces deux types de matériel (wagons P et wagons réseaux) se rapprocheront certainement de plus en plus.

Il faudra également se poser la question de savoir si l'on maintient la redevance kilométrique. Si l'on tient compte des exigences de la Direction Générale IV de la CE, une fixation de la redevance kilométrique n'est pas souhaitée. A l'avenir, il sera déterminé dans quelles conditions un wagon est immatriculé, dans quelles conditions il est exploité et dans quelles conditions sont assurés les problèmes de responsabilité civile. La question de rémunération ne sera plus fixée.

Monsieur Amblot :

Dans la Directive 91/440, il n'est à aucun moment fait référence aux wagons P ni aux aspects techniques de l'harmonisation des matériels roulants.

Monsieur van Miert :

Dans le passé il a été très difficile de lancer une politique communautaire dans le domaine ferroviaire. Les compagnies de chemins de fer et les ministres des transports étaient très peu disposés au développement d'une politique ferroviaire européenne. A chaque fois que l'on voulait lancer la discussion, elle s'arrêtait tout net en raison des intérêts différents. Nous devons accorder une priorité au rail et à la navigation fluviale.

Je ne sais pas si la séparation de l'infrastructure du côté opérationnel et commercial est synonyme de la fin du développement. En tout cas, cela nous permettra de mieux calculer les coûts effectifs.

Si les compagnies de chemins de fer s'enferment dans une politique nationale, il n'y aura pas de politique ferroviaire européenne. Nous pensons que les règles de la concurrence feront le reste et, alors, nous n'aurons pas besoin de règlements venus d'en haut. Mais l'accès aux réseaux doit également être ouvert aux autres. Des règles communes

IV. UIP-Kongreß

Nach einleitenden statements von den Herren Rasmussen und Fiquet fand eine Podiumsdiskussion statt, an der sich auch Herren aus dem Auditorium beteiligten.

Teilnehmer:

Herr Chapon,	Präsident des Nationalen Komitees der Benutzer von Transportmitteln – CNUT
Herr Fiquet,	Präsident des UIC-Unterausschusses PW/RID und der Gemeinsamen Arbeitsgruppe UIC/UIP
Herr Kern,	Vorstand der DB, Leiter des Bereichs Güterverkehr
Frau Kroes,	ehemalige Verkehrsministerin der Niederlande
Herr Poinssot,	Direktor des Bereichs Güterverkehr der SNCF
Herr Rasmussen,	Vertreter des Generalsekretärs der UIC
Herr van Miert,	EG-Kommissar für Verkehr

Moderator:

Herr de Croo,	ehemaliger Verkehrsminister Belgiens.
---------------	---------------------------------------

Im folgenden werden die wichtigsten Bemerkungen der einzelnen Teilnehmer wiedergegeben, so wie sie im Tonbandprotokoll aufgezeichnet wurden. Lediglich kleine Veränderungen und Ergänzungen wurden zur besseren Verständlichkeit vorgenommen.

Rasmussen:

Die europäischen Eisenbahnen haben in den letzten Jahren bereits erhebliche Fortschritte gemacht. Alles, was die Bahnen mühsam entwickelt hatten, wurde von der Europäischen Kommission, und zwar der Generaldirektion IV (Wettbewerb), in Frage gestellt. Die Bahnen haben heute eine gemeinsame Strategie im Güterverkehr. Es ist auch klar, daß wir in Zukunft auf den Streuverkehr verzichten werden. Die Bahnen betreiben keine Regionalpolitik. Newcomer auf dem Netz der Eisenbahnen werden zum Nachteil der Bahnunternehmen versuchen, sich die besten Rosinen herauszupicken. Diese Newcomer werden die guten Trassen und Züge nehmen. Wir, Eisenbahnen, brauchen jetzt ein bißchen Ruhe. Die Richtlinie 440 der EG muß jetzt nicht schon wieder ergänzt und verändert werden.

Fiquet:

Die Zusammenarbeit zwischen UIP und UIC hat die Form einer wahren Partnerschaft. Die P-Wagenparks wachsen ständig. Die P-Wagen haben in Westeuropa einen Anteil am Verkehrsaufkommen von 43%. Die Entwicklung der technischen Normen ist allerdings nicht so zügig erfolgt, wie erwünscht. Die nach UIC-Merkblatt 433 und den AEB gewährte Verkehrsfreiheit ist keine Freiheit des Zugangs zum Netz im Sinne der EG-Richtlinie 440. Eine Diskussion über diese Fragen gehört jedoch nicht in die Zuständigkeit der Gemeinsamen Arbeitsgruppe UIC/UIP.

Es bleibt eine wichtige Aufgabe der nächsten Zeit, das Merkblatt 433 und die AEB im Hinblick auf die Wünsche der EG weiter zu entwickeln. Auch müssen die unterschiedlichen Einstellungsverträge in den verschiedenen Ländern untersucht werden. In Zukunft wird der Unterschied zwischen bahneigenen und P-Wagen immer schwächer werden und vielleicht eines Tages verschwinden. Der Einstellungsstatus beider Wagenarten (P- und bahneigene Wagen) wird sich immer mehr annähern.

Ferner ist es eine Frage, ob der P-Wagen-Abschlag beibehalten werden kann. Mit Rücksicht auf die Forderungen der Generaldirektion IV der EG ist eine Festlegung des P-Abschlages nicht erwünscht. In Zukunft wird deshalb lediglich festgelegt werden können, unter welchen Bedingungen er eingesetzt wird und in welchem Umfang er für Schäden haftet. Die Frage der Vergütung wird nicht mehr festgelegt werden.

Amblot:

Ich vermisse in der EG-Richtlinie 440 die P-Wagen sowie jegliche Aspekte zur technischen Harmonisierung.

van Miert:

Es war in der Vergangenheit für die EG-Kommission sehr schwierig, eine Gemeinschaftspolitik im Bereich der Eisenbahnen zu erarbeiten. Es gab auf der Seite der Eisenbahnen und der nationalen Verkehrsminister wenig Bereitschaft zur Entwicklung einer europäischen Eisenbahnpolitik. Wenn wir eine Diskussion einleiten wollten, kam sie wegen der verschiedenen Interessen immer wieder sofort zum Stillstand. Wegen der gegenwärtigen Verkehrssituation in Europa müssen und wollen wir der Schiene und der Binnenschifffahrt Priorität einräumen.

Ob die Trennung von Infrastruktur und Betrieb das Ende der Entwicklung ist, weiß ich nicht. Aber auf jeden Fall wird es uns eine bessere Kenntnis der effektiven Kosten vermitteln. Wenn die Bahnen eingekapselt bleiben in die nationale Politik, wird es keine funktionierende europäische Eisenbahnpolitik geben. Wir glauben, daß die Regeln des Wettbewerbs ein übriges tun werden. Dann brauchen wir keine Regelungen von oben. Aber der Zugang zum Netz muß

élaborées avec les pouvoirs publics nationaux devront compléter la Directive CE.

Madame Kroes :

Je regrette que Monsieur Rasmussen ait demandé une pause parce que les chemins de fer craignent des problèmes à partir de 1993. Ils ne sont pas prêts à élaborer un plan d'action. On ne doit pas supposer que 12 administrations ferroviaires vont éliminer d'elles-mêmes les obstacles existants. Différents groupes devraient être créés pour différents thèmes. Tous ceux qui participent aux transports ferroviaires doivent contribuer à une solution.

Monsieur Chapon :

Les chargeurs sont les mieux placés pour exprimer aux pouvoirs publics les conséquences des mesures qu'ils envisagent. Un système de transport doit être et doit demeurer compétitif. Il convient également de respecter les règles de sécurité et d'environnement. Bien sûr, il est difficile de faire bouger un système tel que le chemin de fer qui existe depuis des décennies, mais on ne doit pas tout bouleverser.

Monsieur Poinssot :

La Directive 440 est satisfaisante pour les chemins de fer parce qu'elle a été discutée avec les compagnies de chemins de fer. Toutefois elle ne sera pas simple à appliquer. Il reste la question de savoir ce qui est interdit de faire par l'application du droit de la concurrence.

Nos investissements sont des investissements à long terme, et aujourd'hui il manque une certaine transparence quant au développement global. Nous ne sommes pas convaincus qu'il y a aujourd'hui une politique des transports globale. Une véritable politique ferroviaire au niveau européen est inexistante depuis des années. Maintenant, elle existe au stade embryonnaire.

Monsieur Kern :

Les chemins de fer devront trouver de nouvelles conceptions de transport, des conceptions communes de commercialisation et de collaboration. La question reste posée de savoir quels critères seront retenus pour l'accès de tiers aux réseaux ou de savoir qui se chargera de l'homologation des voitures ou qui pourra être compétent pour l'exploitation de l'infrastructure. L'Etat, en tant qu'exploitant de cette infrastructure, ou une entreprise ferroviaire autorisée ?

Nous pensons que les titulaires de wagons P n'auront pas l'ambition de faire le nécessaire pour le transport. Ils chercheront, tout comme la plupart des entreprises ferroviaires, la collaboration avec des partenaires performants telles que les compagnies de chemins de fer établies.

Pour le rail allemand, il est souhaitable que les investissements

soient protégés et que l'on ait une séparation des tâches entre les réseaux et les titulaires de wagons P. Il est possible que nous ayons à l'avenir plus besoin de l'engagement d'investisseurs privés pour les wagons P modernes.

Il nous faudra beaucoup de patience pour faire des compagnies de chemins de fer bureaucratiques une véritable entreprise. J'ai, pour ma part, quelques difficultés à envisager une concurrence des chemins de fer européens. Comment pourra, par exemple, travailler la DB au sein du réseau de la SNCF ?

Monsieur Bernadet (STVA) :

Les opérateurs, nouveaux venus sur le marché grâce à la Directive 440, ne pourront guère surpasser l'expérience des vieilles compagnies comme la STVA. Dans le cas d'une concurrence trop prononcée sur le rail, les réseaux pourraient finalement perdre des transports.

Monsieur van Miert :

Il faut que des règles soient mises en œuvre pour empêcher que certains se taillent la part du lion. Notre politique donne en tous les cas la faveur aux compagnies de chemins de fer.

Madame Kroes :

Chaque gouvernement assure la responsabilité pour son infrastructure. C'est à lui de fixer les règles et il n'y aura pas de concurrence déloyale. Il faut s'assurer que la concurrence se joue entre des concurrents ayant les mêmes chances.

Monsieur Chapon :

La concurrence interne entre les chemins de fer pourrait avoir pour effets que les compagnies fassent plus d'efforts et que les chemins de fer s'améliorent de l'intérieur.

Monsieur Poinssot :

Aux USA et au Japon, il y a des compagnies de chemins de fer privées, mais on n'a jamais séparé réseaux et entreprises. Il y aura demain pour les chemins de fer de nouvelles possibilités, de nouvelles entreprises ferroviaires, mais cela ne change rien au fait que les anciennes et les nouvelles, aujourd'hui et demain, seront intéressées par une étroite collaboration avec le capital privé qui investit dans des wagons. Le secteur des wagons P va gagner en intérêt et en avantages.

Monsieur Weerts :

Ce dont nous avons surtout besoin, c'est d'une plus grande transparence en ce qui concerne le développement des chemins de fer.

auch für andere gewährleistet werden. Es müssen ergänzend zur EG-Richtlinie gemeinsame Regeln mit den nationalen Behörden entwickelt werden.

Kroes:

Ich bedauere, daß Herr Rasmussen um etwas Ruhe gebeten hat, weil die Eisenbahnen Probleme ab 1993 fürchten. Sie sind nicht bereit, einen Aktionsplan auszuarbeiten. Man darf nicht annehmen, daß 12 Eisenbahnverwaltungen die bestehenden Hindernisse von sich aus abschaffen. Verschiedene Arbeitsgruppen für verschiedene Themen sollten eingesetzt werden. Alle am Bahntransport Beteiligten müßten zu einer Lösung beitragen.

Chapon:

Die Verlagerer könnten am besten den Behörden sagen, welche Auswirkungen ihre Vorschriften haben werden. Ein Beförderungssystem muß wettbewerbsfähig sein und bleiben. Sicherheit und Umwelt sind zu respektieren. Sicher ist es schwierig, ein eingefahrenes System wie die Eisenbahn in Bewegung zu bringen, aber man sollte die Dinge auch nicht überstürzen.

Poinssot:

Die Richtlinie 440 ist für die Bahnen zufriedenstellend, weil sie mit den Bahnen ausdiskutiert wurde. Sie wird trotzdem nicht einfach durchzusetzen sein. Es bleibt die Frage: Was ist im Wettbewerb verboten?

Unsere Investitionen sind langlebig und es fehlt heute die notwendige Transparenz in Bezug auf die Entwicklung des Gesamtrahmens. Wir sind nicht davon überzeugt, daß es eine globale Transportpolitik der EG gibt. Eine echte Eisenbahnpolitik auf europäischer Ebene ist seit Jahren inexistent, jetzt besteht sie im embryonalen Zustand.

Kern:

Die Bahnen müssen zu neuen Transportkonzeptionen, zu konsequenter gemeinsamer Vermarktung und zu neuen Kooperationen finden. Offen ist die Frage der Kriterien für einen Zugang Dritter zum Netz oder die Frage, wer für die Zulassung von Güterwagen zum Transport bzw. zum Nutzen der Infrastruktur zuständig sein wird: Der Staat als Betreiber dieser Infrastruktur oder ein zugelassenes Eisenbahnunternehmen?

Wir unterstellen, daß die P-Wageneinsteller allgemein den Ehrgeiz nicht entwickeln werden, alles für den Transport Notwendige selbst zu tun. Sie werden, wie die meisten Eisenbahnunternehmen auch, die Kooperation mit leistungsfähigen Partnern suchen, wie sie die etablierten Bahnen wohl sind.

Für die deutschen Bahnen ist es nach wie vor ein wünschens-

wertes Ziel, daß zum Schutz der Investitionen eine gewisse Arbeitsteilung zwischen Bahnen und P-Wageneinstellern erzielt wird.

Es könnte sein, daß wir das Engagement privater Investoren für moderne P-Wagen künftig stärker benötigen.

Wir brauchen Geduld, um bei den Bahnen aus einem bürokratischen Betrieb ein Unternehmen zu machen. Ich habe Probleme, mir einen Wettbewerb der europäischen Bahnen vorzustellen, wie soll zum Beispiel die DB im Netz der SNCF arbeiten?

Bernadet (STVA):

Newcomer, die durch die Richtlinie 440 auf den Markt kommen können, werden wohl kaum die Erfahrung alter Eisenbahnwagenunternehmen wie der STVA überbieten. Bei einem zu starkem Wettbewerb auf der Schiene könnte die Bahn im Endeffekt Verkehre verlieren.

van Miert:

Das Rosinenpicken muß durch Verhaltensregeln, die noch zu entwickeln sind, verhindert werden. Unsere Politik will der Bahn auf jeden Fall einen größeren Raum einräumen.

Kroes:

Jede nationale Regierung hat die Verantwortung für die Infrastruktur. Sie muß die Verhaltensregeln festlegen, dann kommt es überhaupt nicht zum unlauteren Wettbewerb. Es muß dabei sichergestellt sein, daß der Wettbewerb unter Gleichberechtigten stattfindet.

Chapon:

Der innere Wettbewerb der Bahnen könnte dazu führen, daß die Bahnen und ihre Leute sich mehr anstrengen und damit würden die Bahnen von innen heraus besser.

Poinssot:

In den USA und Japan hat man private Bahnen, aber nie hat man Netz und Unternehmen geteilt.

Ich glaube, es wird morgen mit Sicherheit bei den Bahnen neue Möglichkeiten geben, es wird neue Gesellschaften geben, aber das ändert nichts daran, daß die Bahnen, die alten und die neuen, morgen wie heute Interesse daran haben, mit privatem Kapital, das in Wagen investiert, eng zusammenzuarbeiten. Der Sektor der P-Wagen wird größeres Interesse und größere Vorteile gewinnen.

Weerts:

Was wir vor allem gebrauchen, ist eine größere Transparenz im Hinblick auf die Entwicklung der Bahnen.

V. Article relatif à l'accord en garantie

Extrait du "Bulletin des transports internationaux ferroviaires" publié par l'OCTI à Berne

Observations liminaires de l'Office central

En vertu de l'article 2 du RIP, pour être admis au service international, les wagons de particuliers doivent être immatriculés par un chemin de fer dont les lignes sont soumises aux Règles uniformes CIM.

Dans le RIP même, le règlement de certaines questions relatives au transport sont expressément laissées au contrat d'immatriculation. L'article 12, § 6, par exemple prévoit ce qui suit: "Les actions du chemin de fer contre le titulaire pour dommage causé par le wagon en cours de transport sont régies par le contrat d'immatriculation."

Les dispositions y relatives se trouvent à l'article 92 de la Fiche UIC 433; il faut souligner à ce sujet que l'application de ce texte est exclue dans une large mesure par les dispositions de l'article 94 se rapportant à l'accord de responsabilité passé entre le chemin de fer et le titulaire. (Le texte de l'article susvisé de la Fiche UIC 433 est reproduit, par ailleurs, dans l'exposé qui suit).

La responsabilité du titulaire L'accord de responsabilité chemin de fer/titulaire

par H. Traumann, gérant de la "VPI", à Hambourg

I. Introduction

L'accord de responsabilité chemin de fer/titulaire représente une partie importante des conditions d'immatriculation. Il est entré en vigueur le 1. 1. 1962, par son insertion dans la Fiche UIC 433 et depuis cette date, il a été soumis à plusieurs modifications. L'utilité pratique de cet accord de responsabilité pour les chemins de fer et les titulaires est indiscutable. En raison des discussions menées actuellement à propos de la fixation d'un montant approprié du forfait de responsabilité, il semble utile d'évoquer brièvement le développement historique qui a donné naissance à l'accord de responsabilité tel que nous le connaissons actuellement et de présenter les motifs et les objectifs de cet accord. Les discussions concernant une réglementation à la fois équitable et raisonnable de la responsabilité entre chemins de fer et titulaires ont, dans le passé, donné lieu à de nombreuses controverses. Cet exposé s'attache à présenter tant les points communs que les différences d'opinions et offre des possibilités de solution tenant compte des différents intérêts.

II. Propositions de l'UIC

Ce sont les propositions de l'UIC faites au cours de la séance commune UIC/UIP en octobre 1991 à Lucerne qui sont à l'origine de cet exposé. Selon l'UIC:

- Le forfait de responsabilité devra à l'avenir être réajusté tous les 2 ans (jusqu'à maintenant: tous les 5 ans).

- Les statistiques de dommages des chemins de fer s'étalant sur une période de 5 ans devront être à la base du réajustement du forfait de responsabilité.
- Jusqu'au 1. 1. 1996, une harmonisation totale devra être opérée entre les recettes faites dans le cadre de l'accord de responsabilité et les dépenses occasionnées par des dommages.

En raison des propositions de l'UIC, l'UIC et l'UIP

- examineront à nouveau de manière critique les statistiques de dommages,
- réfléchiront aux modalités d'un ajustement du forfait de responsabilité en ce qui concerne le montant et la fréquence,
- le cas échéant, remanieront eux-mêmes les modalités d'application de l'accord.

Les résultats des examens menés séparément dans un premier temps, puis mis en commun, devront, selon l'UIC, être mis en oeuvre si possible dès le 1. 1. 1993.

III. Développement historique de la responsabilité du titulaire

Les réflexions concernant les motifs et les objectifs de l'accord de responsabilité ont toujours leur point de départ dans les dispositions relatives à la responsabilité du titulaire. La responsabilité du titulaire fixée dans les conditions d'immatriculation était dès le départ définie de façon avantageuse pour les chemins de fer. En effet, dans les débuts des wagons de particuliers, le rapport entre les chemins de fer et les titulaires n'était pas un rapport d'égal à égal. En raison de leur position de monopole, les chemins de fer étaient en effet en mesure de fixer de façon unilatérale les conditions d'immatriculation des wagons de particuliers. Certes, les chemins de fer étaient intéressés par le fait d'être libérés d'investitions propres et de frais grâce aux wagons de particuliers, toutefois, l'économie manifestait également un grand intérêt dans la mise à disposition de wagons spéciaux. Cet intérêt manifesté par l'économie explique, entre autres choses, que les titulaires aient accepté des réglementations désavantageuses du point de vue du droit de responsabilité. Malgré de nombreuses modifications apportées aux réglementations relatives à la responsabilité des titulaires sur une période de plus de 100 ans, les points suivants sont, jusqu'à présent, restés pour l'essentiel inchangés.

a) Le titulaire est responsable envers le chemin de fer de tous les dommages causés par son wagon, surtout de ceux qui sont causés par les dispositifs spéciaux qui lui sont propres, que la faute lui soit imputable ou non (responsabilité du risque créé).

b) Le titulaire est dégagé de cette responsabilité si le chemin de fer a causé le dommage.

V. Aufsatz zum Haftungsabkommen

Abdruck aus der "Zeitschrift für den internationalen Eisenbahnverkehr", herausgegeben vom OCTI in Bern

Vorbemerkung des Zentralamtes

Gemäss Artikel 2 RIP sind Privatwagen, die im internationalen Verkehr verwendet werden sollen, bei einer Eisenbahn, deren Linien den Einheitlichen Rechtsvorschriften CIM unterstellt sind, einzustellen.

Im RIP selbst wird die Regelung gewisser mit der Beförderung zusammenhängender Fragen dem Einstellungsvertrag ausdrücklich überlassen. Art. 12 § 6 sieht u. a. folgendes vor: "Die Ansprüche der Eisenbahn gegen den Einsteller wegen Schäden, die während der Beförderung durch den Wagen verursacht worden sind, richten sich nach dem Einstellungsvertrag."

Die einschlägigen Bestimmungen befinden sich in Artikel 92 des UIC-Merkblattes Nr. 433, wobei zu betonen ist, dass die Anwendung dieser Texte durch die Bestimmungen des Artikels 94 (Haftungsabkommen Eisenbahn-Einsteller) weitgehend ausgeschlossen ist. (Die Texte der erwähnten Artikel des UIC-Merkblattes Nr. 433 sind ebenfalls in der nachstehenden Abhandlung wiedergegeben).

Die Haftung des Privatgüterwagen-Einstellers Das Haftungsabkommen Eisenbahn/Einsteller

von H. Traumann, Geschäftsführer der VPI, Hamburg

I. Einleitung

Das sogenannte *Haftungsabkommen Eisenbahn/Einsteller* ist ein *außerordentlich wichtiger Teil der Einstellungsbedingungen*. Es ist am 1. 1. 1962 durch Einfügen in das UIC-Merkblatt 433 in Kraft getreten. Seitdem hat es mehrere Änderungen erfahren. Der praktische Nutzen des Haftungsabkommens für Eisenbahn und Einsteller ist unbestritten. Die augenblicklich geführten Diskussionen über eine angemessene Höhe der Haftungspauschale lassen es geraten erscheinen, die Entwicklung, die zum Haftungsabkommen in der heutigen Gestalt geführt hat, kurz nachzuzeichnen und dabei Motive wie Zielsetzungen des Abkommens darzustellen. Die Diskussionen über eine gerechte und zugleich vernünftige Haftungsregelung sind zwischen Eisenbahnen und Einstellern schon in der Vergangenheit häufig kontrovers geführt worden. Diese Darstellung versucht sowohl die Gemeinsamkeiten wie auch die Unterschiede in den Auffassungen darzustellen und Wege einer interessengerechten Lösung aufzuzeigen.

II. Vorschläge der UIC

Aktueller Anlaß dieser Darstellung sind die Vorschläge der UIC in der Gemeinsamen Sitzung UIC/UIP im Oktober 1991 in Luzern. Nach den Vorstellungen der UIC soll

- die Haftungspauschale künftig alle 2 Jahre (bisher 5 Jahre) angepaßt werden,

- die einen Zeitraum von 5 Jahre umfassende Schadensstatistik der Eisenbahnen Grundlage für die Anpassung der Haftungspauschale sein,
- bis zum 1. 1. 1996 ein vollständiger Ausgleich zwischen den im Rahmen des Haftungsabkommens erzielten Einnahmen und geleisteten Schadensaufwendungen hergestellt sein.

UIC und UIP werden aufgrund der vorstehenden UIC Vorschläge

- die vorliegenden Schadensstatistiken nochmals kritisch prüfen,
- Modalitäten einer Anpassung der Haftungspauschale hinsichtlich Höhe und Häufigkeit überdenken und
- gegebenenfalls die Anwendungsmodalitäten des Abkommens selbst überarbeiten.

Die Ergebnisse der zunächst getrennten und danach gemeinsamen Untersuchungen sollen nach den Vorstellungen der UIC möglichst bereits zum 1. 1. 1993 umgesetzt werden.

III. Historische Entwicklung der Einstellerhaftung

Gedanken über Motive und Zielsetzungen des Haftungsabkommens haben ihren Ausgangspunkt stets in den Bestimmungen über die Haftung des Einstellers. Die in den Einstellungsbedingungen geregelte Haftung des Einstellers war von Anfang an eisenbahnfreundlich. Dies erklärt sich daraus, daß in den Anfängen der Privatgüterwagen das Verhältnis zwischen Eisenbahnen und Einstellern nicht das zwischen zwei gleichberechtigten Partnern war. Insbesondere aufgrund ihrer monopolistischen Stellung konnten die Eisenbahnen die Bedingungen für die Einstellung von Privatgüterwagen einseitig festlegen. Zwar waren die Eisenbahnen daran interessiert, durch Privatgüterwagen von eigenen Investitionen und Kosten befreit zu werden, andererseits bestand aber auch ein großes Interesse der Wirtschaft an der Bereitstellung von Spezialgüterwagen. Dieses Interesse der Wirtschaft erklärt u. a., daß die Einsteller haftungsrechtlich nachteilige Regelungen hinnahmen. Trotz vielfältiger Änderungen der Regelungen über die Einstellerhaftung über einen Zeitraum von mehr als 100 Jahren blieben bisher folgende Kernpunkte im wesentlichen unverändert.

a) Der Einsteller haftet gegenüber der Eisenbahn für alle Schäden, die durch seinen Privatgüterwagen, vornehmlich dessen Sondereinrichtungen verursacht sind, unabhängig davon, ob ihn ein Verschulden trifft (Gefährdungshaftung).

b) Der Einsteller ist von dieser Haftung befreit, wenn die Eisenbahn den Schaden verschuldet hat.