



Union Internationale d'Associations
de Propriétaires de Wagons de Particuliers
Internationale Union von Verbänden
der Privatgüterwagen-Besitzer
International Union of Private Wagon
Owners Associations

1996[■]

47^e Rapport de Gestion

47. Geschäftsbericht

UIP



*Union Internationale d'Associations
de Propriétaires de Wagons de Particuliers
Internationale Union von Verbänden
der Privatgüterwagen-Besitzer
International Union of Private Wagon
Owners Associations*

1996[■]

47^e Rapport de Gestion

47. Geschäftsbericht



Table des matières

I.	Le mot du Président
II.	Rapport d'activités de l'UIP
III.	La vie interne de l'UIP
IV.	75 ^{ème} anniversaire de VPI Allemagne
Annexe I	Comptes annuels
Annexe II	Rapport des Commissaires aux comptes
Annexe III	Liste des membres



Inhaltsverzeichnis

I.	Vorwort des Präsidenten
II.	Bericht über die Arbeit der UIP
III.	Das interne Leben der UIP
IV.	75 Jahre VPI Deutschland
Anlage I	Jahresrechnung
Anlage II	Revisorenbericht
Anlage III	Mitgliederverzeichnis

Gestion de l'UIP / Führung der UIP

Comité directeur / Direktionskomitee

- Président : M. Jacques F. Weerts
- Vice-présidents : Herr Heinrich Sikora (Deutschland), M. Hervé Thoumyre (France)
- Secrétaire général : Herr Roelf J. Janssen (Deutschland)

Don Emilio Fernandez (España), Mr. Michael Harvey (United Kingdom), M. Jean-Louis Laurent (Belgique), Herr Jaroslav Miklánek (Slovenská republika), Herr Gert Nevhagen (Sverige), Herr Ryszard Nowak (Rzeczpospolita Polska), Rag. Luciano Rampinelli (Italia), Herr Manfred Schubert (Česká republika), Herr Gernot Schwyer (Österreich), Herr André Suter (Schweiz), De Heer C. Visser (Nederland)

Honorariat / Ehrentitel

- Secrétaire général honoraire : Herr Walter Suter
- Président honoraire de la Commission UIP : Herr Christian Schlegel

Comité de gérance / Geschäftsführender Ausschuß

- Président : M. Jacques F. Weerts
- Vice-présidents : Herr Heinrich Sikora, M. Hervé Thoumyre
- Mitglied : Herr Gernot Schwyer
- Secrétaire général : Herr Roelf J. Janssen

Commission UIP / UIP-Kommission

- Président : Herr Roelf J. Janssen
- Vice-présidents : M. Michel Lembeye, Herr Gernot Schwyer

M. Emmanuel Cossic, M. François Lacour, M. Alain Margerin, Don Angel Mendoza Lozano, Mr. Geoffrey G. Pratt, Ing. Andrea Sangiorgi, Herr André Suter, Herr Henning Traumann, Herr Gerhard Umbach, Herr Manfred Schubert

Secrétariat général / Generalsekretariat

Roelf J. Janssen

Gojenbergsweg 11

D-21029 Hamburg

Telefon (+49) 40-724 28 41

Telefax (+49) 40-724 72 71

Représentation de Bruxelles / Brüsseler Vertretung

Jacques F. Weerts

Boulevard du Souverain 47 (B 17)

B-1160 Bruxelles

Téléphone (+32) 2-672 88 47

Téléfax (+32) 2-672 81 14

I. Le mot du Président

L'année 1996 se termine sans que l'on puisse y voir plus clair dans l'évolution attendue des chemins de fer de l'Union Européenne. Certaines entreprises ferroviaires se sont résolument dirigées vers le scénario prévu par la Directive européenne 91/440, mais d'autres paraissent par trop indécises.

En dehors de l'Union Européenne, la situation n'est pas plus transparente, si ce n'est que les chemins de fer tendent à s'inspirer des principes des directives européennes. Ceci mène à des réorganisations continues qui ne facilitent pas le travail de nos associations membres tchèque, polonaise et slovaque. C'est ici l'occasion de dire combien nous sommes heureux d'avoir pu accueillir chez nous en 1996 la nouvelle association polonaise.

Pour nous qui devons – et voulons – continuer à assurer la mise à disposition de moyens pour transporter la moitié du fret ferroviaire en Europe, c'est une situation peu dynamisante. Néanmoins, nos associations membres et les entreprises qui les constituent sont bien loin de se complaire dans l'attentisme. C'est une attitude totalement soutenue par l'UIP. En ce qui la concerne, ce qui a été accompli ou initié en 1996 est bien la preuve d'un dynamisme renforcé.

La preuve éclatante de ce dynamisme se retrouve à chaque ligne du rapport détaillé que Roelf Janssen, Président de notre Commission, présente sur les nombreux travaux qu'il a menés avec son efficacité habituelle. Que lui-même et ses experts en soient chaleureusement remerciés.

Sur un plan plus général, il faut noter cependant que l'UIP s'impose de plus en plus naturellement comme un partenaire dont l'avis sur les questions touchant au fret ferroviaire est recherché.

Nous avons pris l'habitude d'échanges de vues réguliers avec les organisations internatio-

nales comme l'Union Internationale des Chemins de Fer, la Communauté des Chemins de Fer Européens ou la Commission Européenne. Ces consultations débouchent sur des séances de travail où nous pouvons faire part de l'expertise accumulée par nos membres dans leur service à l'Industrie.

Certains travaux se poursuivent depuis longtemps – quoique plus intensément aujourd'hui – à l'intérieur de réunions ad hoc. De nouvelles tendances se dessinent où nous voyons l'UIP participer à des réflexions stratégiques et à des visions d'avenir. C'est un rôle qui nous met davantage à contribution mais que nous avons l'intention ferme de jouer.

Nos contacts sont également proches avec le CEFIC, l'UNIFE, l'UNICE et l'OCTI.

Pour ce qui concerne la vie interne de l'UIP, une participation plus active que jamais de nos associations membres aux groupes de travail et d'étude a été notée avec plaisir. Mais il faut faire plus dans le sens d'un appel à la nouvelle relève de participants. C'est aux associations nationales et à leurs membres d'agir en ce sens.

Devant les défis de plus en plus nombreux et au milieu des réflexions qui se développent sur l'avenir ferroviaire, l'UIP publiera en 1997 un "Manifeste" qui recevra une large distribution et qui résumera nos objectifs et nos exigences.

Nous avons poursuivi notre réflexion sur les structures futures de l'UIP. Après de longues évaluations, de nouveaux statuts seront présentés à la prochaine Assemblée générale. Ils permettront, s'ils sont approuvés, d'installer l'UIP sous une forme juridique plus conforme aux temps actuels. Le projet serait d'ériger l'UIP en une "Association Internationale de Droit Belge" comme bon nombre d'autres unions professionnelles européennes. Ceci permettra également à l'UIP d'avoir un siège fixe. Après

I. Vorwort des Präsidenten

Das Jahr 1996 geht zu Ende, ohne daß die beabsichtigte Entwicklung der Eisenbahnen in der Europäischen Union deutlicher absehbar wäre. Manche Eisenbahnunternehmen haben sich ganz entschieden dem Modell angenähert, das die Europäische Richtlinie 91/440 vorsieht, andere hingegen scheinen noch allzu unentschlossen zu sein.

Außerhalb der Europäischen Union ist die Situation auch nicht transparenter, selbst wenn eine gewisse Tendenz der Beeinflussung der Eisenbahnen durch die europäischen Richtlinien zu verzeichnen ist. Dies führt zu ständigen Neuorganisationen, welche die Arbeit unserer tschechischen, polnischen und slowakischen Mitgliedsverbände nicht gerade erleichtern. An dieser Stelle sei daher betont, wie sehr wir uns freuen, daß wir den neuen polnischen Verband 1996 als Mitglied bei uns begrüßen konnten.

Für uns, die wir auch weiterhin die Bereitstellung von Transportmitteln für die Hälfte des Bahnfrachtaufkommens in Europa gewährleisten müssen und wollen, ist dies eine Situation, die wenig Dynamik in sich birgt. Dennoch sind unsere Mitgliedsverbände und die Unternehmen, die ihnen angehören, weit davon entfernt, in einer abwartenden Position verharren zu wollen. Dies ist eine Haltung, die von der UIP voll und ganz unterstützt wird. Alles im Jahre 1996 Erreichte oder Initiierte stellt einen deutlichen Beweis für eine verstärkte Dynamik dar.

Der augenfälligste Beweis für diese Dynamik läßt sich in jeder Zeile des ausführlichen, von Roelf Janssen, dem Präsidenten unserer Kommission, vorgelegten Berichtes über die von ihm mit der gewohnten Effizienz durchgeführten zahlreichen Arbeiten nachlesen. Ihm persönlich sowie seinen Experten sei hierfür ein herzlicher Dank ausgesprochen.

Auf allgemeinerer Ebene ist hingegen festzustellen, daß die UIP sich immer stärker und ganz selbstverständlich als Partner durchsetzen kann, dessen Meinung zu Bahnfrachtthemen gefragt ist.

Wir haben es uns zur Gewohnheit gemacht, einen regelmäßigen Meinungsaustausch mit interna-

tionalen Organisationen wie dem Internationalen Eisenbahnverband UIC, der Gemeinschaft der Europäischen Eisenbahnen sowie der Europäischen Kommission zu pflegen. Diese gemeinsamen Gespräche finden ihren Niederschlag in Arbeitssitzungen, in denen wir das von unseren Mitgliedern bei ihrer Tätigkeit für die Industrie zusammengetragene Fachwissen weitergeben können.

Ein Teil dieser Arbeiten ist seit längerer Zeit im Gange, wenngleich diese heute im Rahmen von ad hoc-Sitzungen noch intensiviert werden. Neue Tendenzen zeichnen sich ab, bei denen wir eine Teilnahme der UIP an strategischen Überlegungen und an Zukunftsvisionen beobachten. Dies ist zwar eine Rolle, die uns stärker in die Pflicht nimmt, die wir jedoch fest beabsichtigen einzunehmen.

Wir unterhalten ebenfalls enge Kontakte zu CEFIC, UNIFE, UNICE und OCTI.

Was die Aktivitäten innerhalb der UIP angeht, so ist hier erfreulicherweise eine Beteiligung unserer Mitgliedsverbände an den Arbeits- und Studiengruppen zu verzeichnen, die größer ist als je zuvor. Doch es gilt auch noch stärker zur erneuten Ablösung dieser Teilnehmer durch neue Teilnehmer aufzurufen. Es obliegt hier den nationalen Verbänden und deren Mitgliedern, in dieser Hinsicht aktiv zu werden.

Angesichts der immer zahlreicheren Herausforderungen und im Hinblick auf die Überlegungen, die bezüglich der Zukunft der Eisenbahn im Gange sind, wird die UIP 1997 ein "Manifest" veröffentlichen, das großflächig verbreitet und unsere Ziele und Forderungen zusammengefaßt wiedergeben wird.

Wir haben unsere Überlegungen zu den neuen zukünftigen Strukturen der UIP fortgesetzt. Nach langen Bemühungen zur Bewertung werden nun auf der nächsten Generalversammlung die neuen Statuten vorgelegt, die, sofern sie angenommen werden, der UIP eine zeitgemäße Rechtsform verleihen werden. Der Entwurf sieht vor, die UIP als "Internationalen Verband nach belgischem Recht" zu errichten, wie dies viele andere europäische Berufsverbände bereits getan haben. Damit wird es der

avoir examiné attentivement les avantages et les inconvénients, la recommandation sera de fixer ce siège à Bruxelles.

Enfin, il importe sans doute de rappeler que nous vivons les premiers temps de la "Quatrième révolution ferroviaire". Après l'avènement, l'expansion, puis les nationalisations commence une période, probablement longue, de bouleversements. C'est l'ère du "Marketing ferroviaire", celle où la solution ferroviaire ne s'impose plus d'elle-même, celle où il faut travailler à "faire préférer le train".

En matière de marché, les entreprises qui font partie de l'UIP sont expertes. Cette expertise, elles la mettent à disposition du partenariat équilibré qu'elles entendent poursuivre avec les "Entreprises ferroviaires".

Puisse l'UIP ainsi contribuer à la construction progressive de ce que Monsieur Neil Kinnock et la Commission Européenne appellent "a new kind of railway". C'est pour nous plus qu'un vœu – c'est une intention ferme.

Le Président :
Jacques F. Weerts

UIP auch möglich sein, einen festen Sitz zu haben. Nachdem wir die Vor- und Nachteile ausführlich geprüft haben, wird zweifellos die Empfehlung ausgesprochen werden, den Sitz in Brüssel anzusiedeln.

Schließlich ist es sicher auch noch angebracht, daran zu erinnern, daß wir den ersten Abschnitt der "Vierten Eisenbahnrevolution" erleben. Nach der Entstehung, der Ausweitung und dann den Verstaatlichungen beginnt nun ein vermutlich längerer Zeitraum der Umstürze. Dies ist das Zeitalter des "Eisenbahnmarketings", das Zeitalter, in dem sich die Bahn als Lösung nicht mehr unvermeidlich aufdrängt, sondern wo man daran arbeiten muß, daß "die Bahn vorgezogen wird".

Was den Markt angeht, so sind die Unternehmen, die der UIP angehören, Experten. Ihr Fachwissen stellen sie im Rahmen einer ausgeglichenen Partnerschaft zur Verfügung, welche sie mit den "Eisenbahnunternehmen" weiterhin eingehen wollen.

Möge die UIP damit zu einem allmählichen Aufbau dessen beitragen, was Neil Kinnock und die Europäische Kommission "a new kind of railway" nennen. Dies ist für uns mehr als nur ein Wunsch – es ist eine feste Absicht.

Der Präsident:
Jacques F. Weerts

II. Rapport d'activités de l'UIP

Introduction

Au cours de l'année écoulée, le Comité de gérance, la Commission et ses groupes d'étude se sont penchés sur les tâches et les thèmes les plus divers. Une des questions les plus importantes a été la nouvelle version et l'adoption des conditions d'immatriculation et d'exploitation des wagons P de l'UIC et le projet de l'Office central des transports internationaux ferroviaires (OCTI) portant sur un droit des wagons entièrement nouveau. L'UIP a dû réfléchir également à un grand nombre de problèmes touchant à des domaines très différents.

Grâce à l'action de nombreuses personnes appartenant aux différentes associations nationales membres de l'UIP, il a été possible de répondre aux exigences sans cesse croissantes qui nous étaient posées. Tous ces collaborateurs qui sont intervenus pour soutenir les intérêts de l'UIP en différentes instances et ce, en dehors de leurs activités professionnelles proprement dites, ont droit à nos plus grands remerciements. Ceci, d'autant plus que la situation économique générale des titulaires et des exploitants de wagons P a encore été particulièrement difficile lors de l'année écoulée.

L'année 1996 a également de nouveau montré que nous devons nous préoccuper tout à la fois de questions juridiques, techniques, commerciales et de questions d'exploitation.

Comme par le passé, nous avons mené une collaboration étroite et fructueuse avec l'UIC, notamment avec le groupe de travail UIC WP. Comme chaque année, les Réunions communes UIC/UIP ont été les principaux rendez-vous de l'année 1996. Afin d'améliorer et d'intensifier les travaux et d'accélérer les processus de décision, l'UIC et l'UIP se sont réunies pour la première fois à deux reprises en 1996. A Paris, au printemps, les CGU ont été adoptées et en automne a eu lieu la Réunion commune sur invitation de l'association VPI à Salzbourg.

Des spécialistes de la Commission UIP se sont également réunis en groupes d'étude restreints,

se sont penchés sur des questions soulevées au sein de l'UIP et ont également préparé les activités de la Réunion commune UIC/UIP. Un nouveau groupe de travail placé sous la direction de notre Président a réfléchi à la question de la discrimination des wagons P. L'UIP a pu également collaborer avec différents organes de l'UIC.

Vous trouverez ci-après les points principaux de nos activités et les résultats de notre collaboration avec l'UIC.

Union européenne

Après le livre vert de la Commission de l'UE concernant le sujet "Vers une tarification équitable et efficace dans les transports" dans lequel la Commission s'est préoccupée des coûts externes du transport et indique à juste titre que le transport routier, contrairement au transport ferroviaire, n'assume directement qu'une petite partie de ses coûts économiques et sociaux, la Commission a présenté au milieu de l'année le livre blanc intitulé "Une stratégie pour la revitalisation des chemins de fer dans la communauté". Avec ce document, la Commission souhaite arrêter la régression que connaissent les chemins de fer européens depuis des décennies.

La Commission exige que tous les réseaux européens soient libérés de leurs anciennes dettes et qu'à l'avenir l'exploitation soit menée selon des critères commerciaux. La concurrence et le libre accès au réseau devraient permettre d'obtenir une réduction des coûts et une amélioration de la qualité. L'UIP salue ces déclarations et espère que les états de l'Union européenne prendront les mesures nécessaires. La Commission souligne également que la directive 91/440/CEE représente uniquement une première étape. Afin de faciliter le transport international de marchandises, des "Freeways" devront être créés. La Commission UE prévoit également d'autres prescriptions ayant pour but d'harmoniser les taxes d'utilisation de l'infrastructure qui diffèrent encore beaucoup aujourd'hui.

II. Bericht über die Arbeit der UIP

Einleitung

Der Geschäftsführende Ausschuß, die Kommission und ihre Studiengruppen haben sich im vergangenen Jahr mit den vielfältigsten Themen und Aufgaben befaßt. Die wichtigste Frage war die Neufassung und Genehmigung der Einstellungs- und Betriebsbedingungen für Privatgüterwagen der UIC und der Entwurf des Zentralamtes für den internationalen Eisenbahnverkehr (OCTI) für ein völlig neues Wagenrecht. Darüber hinaus gab es eine große Anzahl an Problemen auf den unterschiedlichsten Gebieten, mit denen wir uns zu befassen hatten.

Dank des großen Engagements vieler Herren aus den einzelnen nationalen Mitgliedsverbänden der UIP war es möglich, die ständig steigenden Anforderungen zu erfüllen, die an uns gestellt wurden. Allen diesen Mitstreitern, die sich für die Belange der UIP an den verschiedensten Stellen einsetzen und die dies neben ihrer eigentlichen beruflichen Tätigkeit machen, gebührt unser außerordentlicher Dank. Dies insbesondere, weil die wirtschaftliche Gesamtlage der Einsteller und Betreiber von Privatgüterwagen auch im abgelaufenen Jahr noch sehr schwierig war.

Im Jahre 1996 hat sich wieder gezeigt, daß wir uns mit juristischen, technischen, betrieblichen und kommerziellen Fragen gleichermaßen auseinandersetzen mußten.

Wir haben, wie in allen Jahren, eng und konstruktiv mit der UIC, insbesondere mit der UIC-Arbeitsgruppe PW, zusammengearbeitet. So waren auch 1996 die Gemeinsamen Sitzungen von UIC und UIP wieder Schwerpunkte. Zur Verbesserung und Intensivierung der Arbeit und zur Beschleunigung der Entscheidungsprozesse wurde 1996 erstmals zweimal im Jahr getagt. Im Frühjahr wurden in Paris die AEB verabschiedet und im Herbst fand die Gemeinsame Sitzung auf Einladung des Verbandes der Privatgüterwagen-Interessenten VPI in Salzburg statt.

In kleinen Studiengruppen haben sich darüber hinaus Spezialisten der UIP-Kommission mit

intern aufgeworfenen Einzelfragen beschäftigt bzw. die Arbeit der Gemeinsamen Sitzung UIC/UIP vorbereitet. Eine neu ins Leben gerufene Arbeitsgruppe unter Leitung unseres Präsidenten befaßte sich gezielt mit der Frage der Diskriminierung. Außerdem hat die UIP in verschiedenen Gremien der UIC mitwirken können.

Nachstehend werden die Schwerpunkte unserer Arbeit und die aus der gemeinsamen Arbeit mit der UIC sich ergebenden Schlußfolgerungen dargestellt:

Europäische Union

Nach dem Grünbuch der Kommission der EU zum Thema "Faire und effiziente Preise im Verkehr", in dem die Kommission sich mit den externen Kosten des Verkehrs auseinandersetzt und mit Recht darauf hinweist, daß der Straßenverkehr im Gegensatz zum Schienenverkehr nur einen Bruchteil seiner volkswirtschaftlichen Gesamtkosten direkt trägt, hat die Kommission Mitte des Jahres das Weißbuch "Eine Strategie zur Revitalisierung der Eisenbahnen in der Gemeinschaft" vorgelegt.

Die Kommission möchte mit der Vorlage des Papiers dazubeitragen, die seit Jahrzehnten rückläufige Entwicklung der europäischen Eisenbahnen zu stoppen.

Die Kommission fordert, daß alle europäischen Bahnen von ihren Altschulden entlastet werden und der Betrieb in Zukunft nach kommerziellen Gesichtspunkten geführt wird. Durch Wettbewerb und freien Zugang zum Netz sollen Anreize zur Kostenreduzierung und Qualitätsverbesserung erreicht werden. Die UIP begrüßt diese Aussagen und hofft, daß die Staaten der Europäischen Union entsprechende Schritte einleiten. Die Kommission betont darüberhinaus, daß die Richtlinie 91/440/EWG nur ein erster Schritt sei. Zur Erleichterung des internationalen Güterverkehrs sollen sogenannte "Freeways" geschaffen werden. Auch plant die EU-Kommission weitere Vorschriften, um die heute noch sehr unterschiedlichen Gebühren für die Infrastrukturnutzung zu harmonisieren.

La "Directive 96/49/CE du Conseil pour l'harmonisation des prescriptions juridiques des états-membres ayant trait au transport par chemins de fer de marchandises dangereuses" annoncée déjà depuis quelque temps et datant du 23 juillet 1996 a été publiée. L'UIP a salué cette "directive RID" car elle garantit que le RID devra maintenant servir de base non seulement au trafic international, mais aussi pour les transports nationaux dans tous les états de l'Union européenne. Cette nouvelle directive entraînera la disparition de différences existant encore dans quelques pays et l'exploitation de wagons-citernes privés sera possible à l'échelle européenne. (L'abrogation d'une loi faisant encore obstacle en Italie est en cours).

Actuellement, la Direction générale VII prépare également une directive concernant la libre circulation des réservoirs sous pression mobiles. L'UIP a eu l'occasion d'assister à toutes les réunions préparatoires des experts. Nous saluons également cette initiative qui porte sur l'harmonisation des questions d'homologation et de contrôle des réservoirs sous pression, un sujet traité de façon encore très différente aujourd'hui selon les pays. Dans le même temps, l'UIP regrette que cette directive ne couvre que les marchandises dangereuses de la classe 2 (gaz comprimés). La proposition de l'UIP vise à intégrer dans cette prescription également les réservoirs de transport des autres classes.

La directive 94/63/CE portant sur la "limitation des émissions de liaisons organiques volatiles lors du stockage et de la distribution de carburants" (directive VOC) devra être adaptée à la pratique par l'intermédiaire de ses annexes. En ce qui concerne la question du remplissage des wagons-citernes notamment, l'UIP a expliqué à la Commission que le remplissage par le haut effectué à l'échelle européenne a fait ses preuves, garantit une grande sécurité et permet de respecter l'émission de gaz dans le cadre de valeurs limites données et que des propositions constructives sont en cours d'élaboration dans le cadre de la normalisation au CEN. Il n'est pas recommandé de passer à un "chargement par le bas", car, contrairement aux camions-citernes, cette solution serait injustifiable du point de vue économique si l'on considère qu'il y a plus de 50 000 wagons et de très nombreuses stations de remplissage.

Depuis que la Suisse et l'Autriche font cavaliers seuls en essayant de résoudre par des lois un problème international important, à savoir la réduction du bruit, l'Allemagne a donné l'ordre à son Office fédéral de l'environnement d'effectuer une étude détaillée. Celle-ci devra porter non seulement sur des possibilités techniques et fixer des méthodes de mesure, mais étudier également les possibilités économiques et leurs répercussions. Cette étude devra être présentée début 1999 et aura certainement une influence sur une initiative attendue de la Commission européenne. L'UIP espère que, lors des réflexions judicieuses effectuées en ce qui concerne la réduction du bruit, on tienne compte de l'aspect économique d'un tel projet. Il ne faut pas qu'au bout du compte des exigences trop élevées entraînent une augmentation des coûts d'acquisition des véhicules ferroviaires telle que le prix de transport des marchandises augmente et que de nouveaux tonnages passent à d'autres transporteurs.

UIC

L'UIP et l'Union Internationale des Chemins de fer (UIC) collaborent étroitement dans de nombreux organes. L'aspect le plus important de cette collaboration est la Réunion commune UIC/UIP au sein de laquelle se retrouvent le groupe de travail WP de l'UIC et la Commission UIP. Des représentants de l'UIP travaillent également au sein de différents comités, sous-comités et autres groupes de travail de l'UIC. Ces travaux portent essentiellement sur des questions relevant du domaine technique et d'exploitation.

Après avoir émis en vain à plusieurs reprises dans le passé le souhait d'une collaboration plus étroite avec l'UIC également sur les questions de base portant sur le domaine commercial, une solution a été trouvée : en effet, le comité "Fret" de l'UIC a accepté notre demande, de sorte qu'à l'avenir, l'UIP sera invitée aux réunions de cet organe de haut rang lorsque seront traitées des questions relevant d'un intérêt commun. En automne, des représentants de l'UIP ont déjà participé à une réunion du comité "Fret". L'UIP espère que les discussions auxquelles elle sera présente dans le comité "Fret" constitueront un enrichissement des travaux pour

Die bereits seit längerem angekündigte "Richtlinie 96/49/EG des Rates zur Angleichung der Rechtsvorschriften der Mitgliedstaaten für die Eisenbahnbeförderung gefährlicher Güter" vom 23. Juli 1996 wurde veröffentlicht. Die UIP hat diese sogenannte "RID-Richtlinie" begrüßt, stellt sie doch sicher, daß jetzt in allen Staaten der Europäischen Union das RID nun nicht nur im internationalen Verkehr, sondern auch im nationalen Verkehr zugrundegelegt werden muß. Damit werden die noch bestehenden Abweichungen in einigen Ländern verschwinden und der europaweite Einsatz von privaten Eisenbahnkesselwagen ist möglich. (An der Abschaffung eines heute noch im Wege stehenden Gesetzes in Italien wird zur Zeit gearbeitet.)

Darüber hinaus bereitet die Generaldirektion VII zur Zeit eine Richtlinie über den freien Umlauf von ortsbeweglichen Druckbehältern vor. Die UIP hatte Gelegenheit, an allen vorbereitenden Sitzungen der Sachverständigen teilzunehmen. Wir begrüßen auch diese Initiative, die sich mit der Harmonisierung der heute noch sehr unterschiedlichen Fragen der Zulassung und Überwachung der Drucktanks befaßt, gleichzeitig bedauert die UIP aber auch, daß diese Richtlinie nur Gefahrgüter der Klasse 2 (Druckgase) abdeckt. Der Vorschlag der UIP geht dahin, in diese Vorschrift auch die Transporttanks der anderen Klassen einzubeziehen.

Die Richtlinie 94/63/EG zur "Begrenzung der Emissionen flüchtiger organischer Verbindungen bei der Lagerung und der Verteilung von Ottokraftstoffen" (sogenannte VOC-Richtlinie) soll über ihre Anhänge an die Praxis angepaßt werden. Die UIP hat insbesondere zur Frage der Befüllung bei Eisenbahn-Kesselwagen der Kommission dargelegt, daß die heute europaweit übliche Befüllung der Tanks von oben erprobt ist, eine hohe Sicherheit gewährleistet, die Emission von Gasen im Rahmen gegebener Grenzwerte eingehalten werden kann und daß im Rahmen der Normung im CEN bereits konstruktive Vorschläge ausgearbeitet sind. Eine Änderung auf sogenannte "Untenbefüllung" ist im Gegensatz zu den Straßentankfahrzeugen nicht zu empfehlen, auch wäre dies bei über 50 000 Wagen und sehr vielen Befüllstellen wirtschaftlich unvertretbar.

Nachdem die Schweiz und Österreich mit Gesetzen zur Verminderung des Schienenlärms versuchen, im nationalen Alleingang ein wichtiges internationales Problem zu lösen, hat Deutschland jetzt seinem Bundesumweltamt den Auftrag zu einer umfassenden Studie erteilt. Diese soll nicht nur technische Möglichkeiten suchen, Meßmethoden festlegen, sondern insbesondere auch die wirtschaftlichen Möglichkeiten und Auswirkungen untersuchen. Die Studie soll Anfang 1999 vorliegen und wird dann sicher Einfluß haben auf eine zu erwartende Initiative der Europäischen Kommission. Die UIP erwartet, daß bei allen sinnvollen Überlegungen, den Lärm zu reduzieren, die wirtschaftliche Seite eines solchen Vorhabens berücksichtigt wird, damit nicht im Endeffekt durch überhöhte Anforderungen die Beschaffungspreise für Schienenfahrzeuge derart steigen, daß der Schienengüterverkehr verteuert wird und weitere Tonnage auf andere Verkehrsträger abwandert.

UIC

Die UIP und der Internationale Eisenbahnverband (UIC) arbeiten in vielen Gremien eng zusammen. Schwerpunkt ist die Gemeinsame Sitzung UIC/UIP, in der die Arbeitsgruppe PW der UIC und die UIP-Kommission zusammenarbeiten. Außerdem sind es mehrere Komitees, Unterkomitees und weitere Arbeitsgruppen der UIC, in denen Vertreter der UIP mitarbeiten. Im wesentlichen handelt es sich hierbei um Fragen der Technik und des Betriebes.

Nachdem die UIP in der Vergangenheit mehrfach vergeblich den Wunsch der UIP vorgetragen hatte, auch in kommerziellen Grundsatzfragen enger zusammenzuarbeiten, ist es in 1996 zu einem Durchbruch gekommen, unser Wunsch wurde vom Ausschuß "Güterverkehr" der UIC akzeptiert, und die UIP soll in Zukunft zu Sitzungen dieses hochrangigen Gremiums eingeladen werden, wenn Fragen behandelt werden, die uns gemeinsam interessieren. Im Herbst haben bereits Vertreter der UIP an einer Sitzung des Ausschusses "Güterverkehr" teilnehmen können. Die UIP verspricht sich von

les chemins de fer et l'UIP et ainsi, pour l'ensemble du transport de marchandises qui comme on sait s'effectue pour presque 50% (en tkm) avec des wagons P.

A la suite de sa réorganisation, l'UIC a entrepris les premières démarches pour développer une vision commune d'avenir. L'UIC résume ses pensées par les termes : coordination, cohérence et compétitivité qu'elle interprète de la façon suivante :

Coordination parce qu'à l'échelle européenne il est plus nécessaire que jamais de développer une vision commune à très court terme.

Cohérence parce que par nature le système des chemins de fer est interactif et chaque initiative a des répercussions sur l'ensemble du système.

Compétitivité en tant que question essentielle, c'est l'idée directrice dont dépendent la survie et le nouvel essor du système ferroviaire.

L'UIP espère que ces idées mèneront à une collaboration fructueuse, notamment à partir du 1^{er} janvier 1997 avec le nouveau Directeur général de l'UIC, avec l'UIP en tant que partenaire important dans le domaine du transport des marchandises.

Fiche UIC 433

Lors de leur Réunion commune au printemps 1996 à Paris, l'UIC et l'UIP ont discuté de la nouvelle version de la fiche UIC 433 élaborée par un groupe de travail restreint et l'ont adoptée avec de légères modifications. Le comité UIC "Fret" et le Comité de gérance de l'UIP ont également donné leur accord pour la nouvelle version, de sorte que la fiche UIC 433 avec les Conditions Générales Uniformes revues et corrigées pour l'exploitation et l'utilisation de wagons P (CGU) a pu entrer en vigueur le 1/1/1997.

Les dispositions d'ordre purement commercial pouvant éventuellement limiter la concurrence à l'intérieur des réseaux ont été rayées de l'ancienne version des CGU à la demande de la Direction IV (concurrence) de la Commission européenne. D'autres adaptations résultent de l'application de la directive 91/440/CEE portant sur le

développement des entreprises ferroviaires au sein de la Communauté.

En raison de la séparation du service de transport et de l'infrastructure dans les chemins de fer, l'homologation technique des wagons n'est plus effectuée par les entreprises de transport ferroviaires avec lesquelles sont conclus les contrats d'immatriculation, mais par des services d'homologation indépendants, et ce également pour des raisons de dispositions légales en matière de concurrence commerciale.

Les nouvelles CGU établissent de manière univoque que la cession d'un wagon P à des fins de transport représente un service commercial devant être rémunéré en conséquence. En outre, elles établissent clairement qu'entre les wagons réseaux et les wagons P règne le principe d'égalité de traitement, de sorte qu'une discrimination des wagons P transgresserait le code UIC obligatoire.

Dans le cadre de l'adaptation générale à l'évolution des coûts, les valeurs de l'annexe I ont également été augmentées de 10%, soit à partir du 1/1/1997 :

conformément à l'article 20.4 (nouvelles CGU) : une indemnité journalière pour privation de jouissance de 14,85 ou 8,80 ECU

conformément à l'article 20.6 (nouvelles CGU) : une indemnité maximale

en général :

- 165 000 ECU pour un wagon P
- 22 000 ECU pour un bogie

pour les wagons P modernisés :

- 110 000 ECU pour un wagon P avec châssis modernisé
- 132 000 ECU pour un wagon P avec seulement une nouvelle structure

conformément à l'article 23 (nouvelles CGU) : montant annuel devant être versé par le titulaire à l'entreprise ferroviaire immatriculatrice pour le paiement de la responsabilité du titulaire : 23,65 ECU par wagon.

Le montant maximal de réparation conformément à l'article 14.3 (nouvelles CGU) et article 58 (anciennes CGU) et annexe 2 avait déjà été fixé à 500,00 ECU en 1995.

Diskussionen im Ausschuß "Güterverkehr", an denen sie teilnimmt, eine Befruchtung der Arbeiten bei den Bahnen und bei der UIP und somit für den gesamten Güterverkehr, der bekanntermaßen zu fast 50% (in tkm) in Privatgüterwagen abgewickelt wird.

Die UIC hat nach ihrer Neuorganisation erste Schritte unternommen, eine gemeinsame Vision für die Zukunft zu entwickeln. Die UIC faßt ihre Gedanken mit den Worten zusammen:

Koordination, Kohärenz, Konkurrenzfähigkeit und interpretiert dies wie folgt:

Koordination, weil es auf paneuropäischer Ebene mehr denn je erforderlich ist, eine gemeinsame Vision äußerst kurzfristig zu entwickeln,

Kohärenz, weil das System Bahn naturgemäß interaktiv ist und jedwede Initiative Auswirkungen auf das Gesamtsystem hat,

Konkurrenzfähigkeit als Kernfrage ist Leitgedanke, von dem Überleben und Wiederaufschwung des Systems Bahn abhängt.

Die UIP hofft, daß diese Gedanken auch in einer Zusammenarbeit mit der UIP als großem Partner auf dem Gebiet des Gütertransportes und ab 1. Januar 1997 unter dem neuen UIC-Generaldirektor zu einer sehr fruchtbaren Zusammenarbeit führt.

UIC-Merkblatt 433

Auf ihrer gemeinsamen Sitzung im Frühjahr 1996 in Paris haben UIC und UIP die von einer kleinen Arbeitsgruppe erstellte Neufassung des UIC-Merkblatts 433 erörtert und mit geringen Änderungen verabschiedet. Der UIC-Ausschuß "Güterverkehr" und der Geschäftsführende Ausschuß der UIP haben der neuen Fassung ebenfalls ihre Zustimmung gegeben, so daß das UIC-Merkblatt 433 mit den überarbeiteten Allgemeinen Einheitlichen Bedingungen für den Betrieb und die Benutzung von P-Wagen (AEB) am 1.1.1997 in Kraft treten konnte.

Rein kommerzielle Bestimmungen, die den schieneninternen Wettbewerb einschränken könnten, wurden auf Wunsch der Generaldirektion IV (Wettbewerb) der Europäischen Kommission aus

der alten Fassung der AEB gestrichen. Weitere Anpassungen ergaben sich aus der Umsetzung der europäischen Richtlinie 91/440/EWG zur Entwicklung der Eisenbahnunternehmen in der Gemeinschaft.

Wegen der Trennung von Verkehrsleistung und Infrastruktur bei den Eisenbahnen sind für die technische Zulassung der Wagen nicht mehr die Eisenbahn-Verkehrsunternehmen, mit denen die Einstellungsverträge geschlossen werden, sondern – auch aus wettbewerbsrechtlichen Gründen – eigenständige Zulassungsstellen zuständig.

Die neuen AEB stellen eindeutig fest, daß die Überlassung eines P-Wagens für eine Beförderung eine kommerzielle Dienstleistung darstellt, die angemessen zu vergüten ist. Sie stellen darüber hinaus ausdrücklich klar, daß im Verhältnis zwischen Bahnwagen und P-Wagen der Grundsatz der Gleichbehandlung gilt, so daß eine Diskriminierung von P-Wagen gegen den verbindlichen UIC-Codex verstoßen würde.

Im Rahmen der allgemeinen Anpassungen an die Kostenentwicklung wurden die Werte des Anhangs I um 10% angehoben. Es gelten ab 1.1.1997:

nach Artikel 20.4 (neue AEB): pro Tag eine Entschädigung für Nutzungsausfall von ECU 14,85 bzw. 8,80

nach Artikel 20.6 (neue AEB): eine Höchstentschädigung

im allgemeinen:

- 165 000 ECU für einen P-Wagen
- 22 000 ECU für ein Drehgestell

bei modernisierten P-Wagen:

- 110 000 ECU für einen P-Wagen mit hergerichtetem Untergestell
- 132 000 ECU für einen P-Wagen mit nur neuem Aufbau

nach Artikel 23 (neue AEB): Betrag, den der Einsteller dem einstellenden Eisenbahnunternehmen jährlich für die Ablösung der Einstellerhaftung pro Wagen zu zahlen hat: ECU 23,65

Der nach Artikel 14.3 (neue AEB) bzw. Artikel 58 (alte AEB) und Anhang 2 mögliche Reparaturhöchstbetrag war bereits 1995 auf ECU 500,00 festgelegt worden.

Droit des wagons

Une conférence du comité de révision du COTIF a eu lieu à Berne du 11 au 15 novembre 1996 afin de discuter du nouveau droit des wagons prévu. L'objectif principal était de trouver des règlements uniformes pour l'exploitation des wagons sous forme d'un accord international.

Des questions concernant le domaine d'utilisation d'un tel accord de même que la responsabilité en cas de perte ou de dommage des wagons d'une part et de dommages causés par les wagons d'autre part étaient au centre des débats. On s'est également posé la question de savoir si les nouveaux règlements devaient avoir un caractère obligatoire ou seulement représenter des dispositions légales d'un type de contrat dont les parties contractantes pouvaient s'écarter par le biais d'accords spéciaux.

Les états membres du COTIF représentés à la conférence se sont certes prononcés pour la solution du contrat, mais ils n'étaient pas encore d'accord sur la question de savoir si les règlements portant notamment sur la responsabilité ne devaient pas dépasser le cadre du contrat et s'étendre aussi à des tiers.

Les résultats provisoires des débats sont les suivants :

L'objet de l'accord international futur portant sur le droit des wagons seront des accords dits d'utilisation qui seront conclus lors de l'exploitation d'un wagon entre le bénéficiaire du wagon (p. ex. titulaire ou entreprise ferroviaire) et une entreprise de transport ferroviaire. Entrent en ligne de compte tant les wagons réseaux que les wagons P et les wagons privés non immatriculés, wagons de marchandises et wagons de voyageurs. Les contrats d'immatriculation entre autres seraient classés parmi les contrats d'utilisation. L'accord portant sur le droit des wagons devra s'appliquer uniquement aux wagons utilisés sur le plan international.

La responsabilité de l'entreprise ferroviaire pour la perte ou l'endommagement du wagon devra

correspondre à la réglementation actuelle des Conditions Générales Uniformes (CGU) de la fiche UIC 433. L'entreprise ferroviaire est donc responsable des dommages causés sur les wagons qu'elle utilise si elle ne peut se disculper en fournissant la preuve de sa non-responsabilité. Pour les dommages causés par le wagon, c'est, par contre, le bénéficiaire du wagon, p. ex. le titulaire ou le réseau propriétaire, qui sera responsable dans la mesure où il ne peut pas se disculper.

Les états membres du COTIF étant soucieux de créer des dispositions communes pour tous les wagons, ils sont obligatoirement d'avis que les particularités des différentes catégories de wagons ne peuvent pas faire l'objet d'un règlement spécial dans l'accord futur sur le droit des wagons. Si c'était le cas, l'accord en garantie chemins de fer/titulaires, par exemple, devrait être conclu en tant que règlement spécial de droit privé entre les entreprises ferroviaires et les titulaires ou entre les associations internationales qui les représentent, c'est-à-dire l'UIC et l'UIP. Etant donné que l'accord en garantie repose aujourd'hui uniquement sur une base de droit privé, il n'y aurait donc aucun changement du fait de l'accord portant sur le droit des wagons.

Il convient de saluer les efforts entrepris par les états-membres du COTIF pour établir un droit des wagons uniforme qui sera l'expression du traitement égal entre les wagons réseaux et les wagons P. Selon l'UIP, cet accord possède toutefois un point faible, à savoir qu'il ne tient pas suffisamment compte des particularités des wagons P. Il y a une différence essentielle en effet, à savoir qu'à l'inverse du wagon réseau, le wagon P est un moyen de transport dont dispose le titulaire ou le chargeur et non pas une entreprise ferroviaire. Certes, le titulaire tient le wagon P en tant que moyen de production à la disposition de l'entreprise ferroviaire, mais du point de vue économique, il est du côté du chargeur. De plus, les wagons P peuvent d'une part être en concurrence avec les wagons réseaux, mais d'autre part, ils dépendent des performances de transport des réseaux. Cette dépendance et le domaine d'intérêts spécial des wagons P exigent une protection

Wagenrecht

Vom 11. bis 15. November 1996 fand in Bern eine Konferenz des COTIF-Revisionsausschusses statt, die sich mit dem geplanten neuen Wagenrecht befaßte. Hauptziel war es, für die Verwendung von Eisenbahnwagen einheitliche Regelungen in einem zwischenstaatlichen Abkommen zu finden.

Im Mittelpunkt der Erörterungen standen Fragen des Anwendungsbereichs eines solchen neuen Abkommens sowie der Haftung für Verlust und Beschädigung von Wagen einerseits und durch die Wagen verursachte Schäden andererseits. Außerdem ging es um die Frage, ob die neuen Regelungen zwingenden Charakter haben sollen oder nur gesetzliche Bestimmungen eines Vertragstyps darstellen, von denen die Vertragsparteien durch Vereinbarungen abweichen können.

Die in der Konferenz vertretenen COTIF-Mitgliedstaaten sprachen sich zwar für die vertragsrechtliche Lösung aus, waren sich aber noch nicht einig, ob nicht insbesondere die Haftungsregelungen über das Vertragsverhältnis hinaus auch für Dritte gelten sollten.

Als vorläufiges Ergebnis der Beratungen kann folgendes festgehalten werden:

Gegenstand des künftigen zwischenstaatlichen Wagenrechtsabkommens sollen sogenannte Verwendungsverträge sein, die hinsichtlich des Wageneinsatzes zwischen einem am Wagen Berechtigten (zum Beispiel Einsteller oder Eisenbahngesellschaft) und einem Eisenbahn-Verkehrsunternehmen geschlossen werden. Dabei kommen sowohl Bahnwagen als auch P-Wagen als auch nicht eingestellte private Wagen in Betracht – Güterwagen ebenso wie Reisezugwagen –. Unter die Verwendungsverträge würden unter anderem auch Einstellungsverträge fallen. Das Wagenrechtsabkommen soll sich aber nur auf Wagen beziehen, die international eingesetzt werden.

Die Haftung des Eisenbahn-Verkehrsunternehmens für Verlust und Beschädigung des Wagens soll der jetzigen Regelung in den Allgemeinen Ein-

heitlichen Einstellungsbedingungen (AEB) des UIC-Merkblatts 433 entsprechen. Das Eisenbahn-Verkehrsunternehmen haftet also für Schäden an den von ihm verwendeten Eisenbahnwagen, wenn es sich nicht durch den Nachweis des Nichtverschuldens entlasten kann. Bei Schäden, die der Wagen verursacht hat, soll demgegenüber der am Wagen Berechtigte, also zum Beispiel der Einsteller oder die Eigentumsbahn, haften, sofern er sich nicht entlasten kann.

In dem Bestreben, gemeinsame Bestimmungen für alle Eisenbahnwagen zu schaffen, vertreten die COTIF-Mitgliedstaaten zwangsläufig die Auffassung, daß die Besonderheiten der verschiedenen Wagenkategorien in dem künftigen Wagenrechtsabkommen nicht speziell geregelt werden können. Danach würde zum Beispiel das Haftungsabkommen Eisenbahn/Einsteller als Sonderregelung privatrechtlich zwischen Eisenbahn-Verkehrsunternehmen und Einstellern bzw. zwischen den sie vertretenden internationalen Verbänden, also dem Eisenbahnverband UIC und der UIP, abgeschlossen werden müssen. Da bereits heute das Haftungsabkommen auf rein privatrechtlicher Grundlage beruht, würde sich durch das Wagenrechtsabkommen insofern nichts ändern.

Als Ausdruck der Gleichbehandlung von Bahnwagen und P-Wagen sind die Bemühungen der COTIF-Mitgliedstaaten um ein einheitliches Wagenrecht zu begrüßen. Eine Schwäche liegt nach Auffassung der UIP jedoch darin, daß die Besonderheiten der P-Wagen nicht genügend berücksichtigt werden. Es bleibt ein wesentlicher Unterschied, daß im Gegensatz zum Bahnwagen der P-Wagen ein Beförderungsmittel ist, über dessen Einsatz nicht ein Eisenbahn-Verkehrsunternehmen, sondern der Einsteller oder der Verloader verfügt. Der Einsteller hält zwar mit dem P-Wagen ein Produktionsmittel der Eisenbahn-Verkehrsunternehmen vor, steht aber wirtschaftlich auf der Seite des Verladeters. Hinzu kommt, daß P-Wagen einerseits im Wettbewerb zu Bahnwagen stehen können, andererseits aber auf die Beförderungsleistungen der Bahn angewiesen sind. Diese Abhängigkeit und besondere Interessenlage des P-Wagens erfordern seinen rechtlichen

juridique. Le droit général représente dans ce contexte un certain instrument (p. ex. par la législation en matière de concurrence commerciale) ; des règlements juridiques spécifiques des wagons P ne sont tout de même pas superflus. C'est pourquoi l'UIP continuera à intervenir afin que, dans l'objectif de la possibilité d'un nouveau rôle de l'UIC, le statut juridique spécial du wagon P soit reconnu légalement de façon appropriée.

Accord en garantie "Chemins de fer / Titulaires"

En raison de la forte augmentation des dépenses des réseaux, l'UIP avait convenu avec l'UIC en 1992, dans le cadre de cet accord, d'une majoration importante des forfaits à payer par les titulaires. Le dernier échelon de l'augmentation portant le montant à 21,50 ECU est entré en vigueur le 1/1/1995. L'adaptation des forfaits à payer convenue pour 1996 n'a pu avoir lieu en 1995 car, contrairement aux accords en vigueur, les chemins de fer n'avaient pas présenté aux associations nationales de wagons P les statistiques et bilans annuels relatifs aux dommages survenus et discuté avec elles ces différentes données.

Les statistiques et bilans de 1994 et 1995 ont été présentés à l'UIP en 1996 ; on constate une amélioration générale de la situation, il faut toutefois tenir compte du fait qu'un certain nombre de dommages n'ont pas encore été comptabilisés. C'est pourquoi il a été convenu, en raison de la hausse générale des coûts, d'augmenter de 10% le forfait annuel à payer par le titulaire à partir du 1/1/1997, le montant passant ainsi à 23,65 ECU. Ce montant est valable pour les années 1997 et 1998.

A l'occasion de l'adoption de la nouvelle version de la fiche 433 (CGU), l'UIC et l'UIP ont également convenu, à la demande de l'UIC, de mettre en place un groupe de travail restreint commun qui devra se charger des questions posées ces derniers temps à propos de l'accord en garantie. Il s'agit d'une part des modalités de décompte des réseaux entre eux, ces modalités étant réglées par la fiche UIC 992, et, d'autre part, d'une meilleure

formulation des paragraphes correspondants dans les CGU. Selon l'UIP, ce groupe n'aura pas à remettre en question l'accord en garantie en tant que tel, accord qui a fait ses preuves, il discutera seulement des ambiguïtés existantes et fera, le cas échéant, des propositions pour une meilleure formulation. Lors de ses réflexions, ce groupe devra également tenir compte des discussions actuellement en cours dans le cadre de l'OTIF concernant un droit général des wagons et des règles de garantie qu'il devra comporter. C'est pourquoi l'UIP ne comprend pas tout à fait pourquoi une administration ferroviaire souhaite entreprendre précipitamment de nouvelles négociations de l'accord en garantie jusqu'au milieu de l'année 1997 : il s'agit après tout d'un ensemble de règlements de grande ampleur qui s'est développé sur plusieurs années et qui apporte des avantages non négligeables pour les chemins de fer et les titulaires.

Prix des transports à vide

La question de la facturation du prix de transport des wagons P vides a été abordée pour la première fois avec l'UIC en 1991. Dans le passé, l'UIC avait évité toute discussion avec l'UIP à ce sujet. En 1996, lors de la Réunion commune UIC/UIP, une démarche importante a été conclue pour la première fois entre l'UIC et l'UIP dans le but de traiter ensemble cette question.

Lors de cette réunion, l'UIP a de nouveau exprimé ses craintes que les prix des transports à vide comportent le danger d'une discrimination des wagons P. Etant donné que, dans les prix pour les parcours en charge, les coûts précalculés pour les transports à vide sont déjà inclus, un prix de transport à vide spécial est justifiable uniquement lorsque le transport à vide n'est pas en rapport avec le parcours en charge. C'est le cas par exemple lorsque le parcours en charge et le transport à vide correspondant sont effectués par deux entreprises de transport ferroviaire différentes. Si, par contre, une entreprise de transport ferroviaire fixe des prix totaux plus élevés pour le transport de wagons P chargés et vides que pour l'utilisation de ses propres wagons, il y a discrimination des wagons P.

Schutz. Zwar bietet das allgemeine Recht hierfür ein gewisses Instrumentarium (z. B. durch das Wettbewerbsrecht); P-Wagen-spezifische gesetzliche Regelungen werden dadurch aber keineswegs überflüssig. Die UIP wird sich daher weiterhin dafür einsetzen, daß auch im Hinblick auf eine mögliche neue Rolle der UIC der besondere Rechtsstatus des P-Wagens eine angemessene gesetzliche Anerkennung findet.

Haftungsabkommen "Eisenbahn / Einsteller"

Im Jahre 1992 hatte die UIP mit der UIC wegen der stark gestiegenen Ausgaben der Bahnen im Rahmen dieses Abkommens eine erhebliche Erhöhung der von den Einstellern zu zahlenden Kostenpauschalen vereinbart. Die letzte Stufe der Erhöhung auf ECU 21,50 trat am 1.1.1995 in Kraft. Die für 1996 vereinbarte Anpassung der zu zahlenden Pauschalen konnte 1995 nicht erfolgen weil, entgegen den bestehenden Absprachen, die Eisenbahnen die jährlichen Schadensstatistiken und -Bilanzen den nationalen P-Wagen-Verbänden nicht vorgelegt und mit diesen diskutiert hatten.

Die Statistiken und Bilanzen der Jahre 1994 und 1995 wurden der UIP 1996 präsentiert; insgesamt zeichnet sich eine Verbesserung der Situation ab, wobei allerdings zu berücksichtigen ist, daß eine Reihe von Schäden noch nicht abgerechnet war. Deswegen wurde vereinbart, daß aufgrund der allgemein gestiegenen Kosten die vom Einsteller zu zahlende jährliche Pauschale ab 1.1.1997 um 10% auf ECU 23,65 angehoben wird. Dieser Wert gilt für die Jahre 1997 und 1998.

UIC und UIP haben darüber hinaus anläßlich der Verabschiedung der Neufassung des Merkblattes 433 (AEB) auf Wunsch der UIC vereinbart, eine gemeinsame kleine Arbeitsgruppe einzusetzen, die sich mit den in letzter Zeit aufgeworfenen Fragen des Haftungsabkommens befassen soll. Hierbei geht es einmal um die Abrechnungsmodalitäten der Bahnen untereinander, die im UIC-Merkblatt 992 geregelt sind, und zum anderen um eine bessere For-

mulierung der entsprechenden Paragraphen in den AEB. Nach Auffassung der UIP wird diese Gruppe nicht das bewährte Haftungsabkommen als solches in Frage zu stellen haben, sondern lediglich bestehende Unklarheiten diskutieren und gegebenenfalls Vorschläge für eine verbesserte Formulierung machen. Die Gruppe hat auch bei ihren Überlegungen die zur Zeit im Rahmen der OTIF laufenden Diskussionen über ein allgemeines Wagenrecht und die darin zu erwartenden Haftungsregeln zu berücksichtigen. Der UIP ist aus diesen Gründen die von einer Bahnverwaltung angestrebte überstürzte Neuverhandlung des Haftungsabkommens bis Mitte 1997 nicht ganz verständlich, schließlich handelt es sich hier um ein über Jahrzehnte gewachsenes sehr umfangreiches Regelwerk, das beiden Seiten, Eisenbahnen und Einstellern, nicht zu unterschätzende Vorteile bringt.

Leerlaufrachten

Die Frage der Frachtberechnung für die Beförderung leerer P-Wagen wurde erstmals 1991 mit der UIC behandelt. Die UIC hatte in der Vergangenheit jede Diskussion mit der UIP über dieses Thema vermieden. 1996 ist jetzt erstmals in der Gemeinsamen Sitzung UIC/UIP ein wichtiger Schritt zur gemeinsamen Behandlung dieser Frage zwischen UIC und UIP vereinbart worden.

Die UIP hat in dieser Sitzung erneut die Befürchtung geäußert, daß Leerlaufrachten die Gefahr einer Diskriminierung des P-Wagens in sich bergen. Da die Frachten für Lastläufe kalkulatorische Leerlaufkosten bereits enthalten, läßt sich eine besondere Leerlaufracht nur dann begründen, wenn der Leerlauf in keinerlei Beziehung zu einem Lastlauf steht. Ein solcher Fall liegt zum Beispiel vor, wenn Lastlauf und zugehöriger Leerlauf von verschiedenen Eisenbahn-Verkehrsunternehmen durchgeführt werden. Wenn dagegen ein Eisenbahn-Verkehrsunternehmen bei den Frachten für die Beförderung beladener und leerer P-Wagen insgesamt höhere Kosten ansetzt als bei der Verwendung eigener Wagen, diskriminiert es den P-Wagen.

A l'inverse, l'UIC pense que les prix des transports à vide ne représentent pas un facteur de discrimination. Les participants de la Réunion commune UIC/UIP étaient d'avis qu'il convenait de mettre en place un groupe de travail restreint qui aurait pour tâche d'analyser les cas concrets nommés par l'UIP dans lesquels il y a discrimination du fait de la facturation du transport à vide de wagons P. L'UIP suppose que ces travaux débiteront dès le premier semestre 1997, bien que, dans ce cas aussi, un réseau continue de refuser, on ne sait pour quelles raisons, toute discussion concernant les principes de facturation des transports à vide pour les wagons P et les wagons réseaux.

Afin de préparer cette question extrêmement importante pour les wagons P, l'UIP a déjà créé en 1996 un groupe d'étude spécial placé sous la direction de son président qui a collecté des exemples de discriminations existantes dont il a discuté en détail avec des conseillers externes afin de vérifier la position de monopole encore existante des chemins de fer et pour pouvoir présenter des documents de base pour des entretiens ultérieurs.

L'UIP est toujours d'avis que sur ce point les réseaux ont beaucoup à faire. Il ne s'agit pas ici de questions de tarifs, mais plutôt de questions de principes. La garantie d'un traitement entièrement égal entre wagons P et wagons réseaux est un sujet plus important que jamais.

Cabotage des wagons-citernes en Europe

Malgré des progrès constants dans ce domaine, il y a encore des obstacles à la libre circulation des wagons-citernes en Europe.

Depuis que le ministère des transports de la République fédérale d'Allemagne a, par anticipation à l'application de la directive RID de l'Union européenne, donné une autorisation exceptionnelle pour les prescriptions spéciales du règlement allemand portant sur les matières dangereuses (GGVE), les wagons-citernes étrangers et allemands sont pratiquement traités de façon identique.

Il existe encore des obstacles uniquement en Italie. Les FS exigent encore la présentation de documents techniques très complets pour l'exploitation de wagons-citernes étrangers en trafic national. Une première amélioration a pu être obtenue dans la mesure où les papiers doivent maintenant être présentés seulement un mois après l'importation du wagon. L'UIP espère qu'avec l'aide des FS il sera possible de convaincre les autorités italiennes d'aplanir les difficultés encore existantes.

Normalisation européenne (CEN)

Le groupe de travail WG 20 (wagons-citernes) du comité technique 256 (Chemins de fer) du CEN s'est réuni quatre fois en 1996. Le groupe de travail a créé un comité de rédaction chargé de contrôler l'équivalence des versions française, allemande et anglaise.

La partie 1 du programme de travail relative aux "Marquages spécifiques sur wagons-citernes destinés au transport de gaz liquéfiés et liquides dangereux" a été transmis pour prise de position officielle. Le résultat est attendu au cours de l'année 1997 et sera traité ultérieurement.

Les parties 2 et 3 relatives respectivement aux "Dispositifs de vidange par le bas pour produits liquides, y compris la récupération de vapeur" et aux "Dispositifs de remplissage et de vidange par le bas pour gaz liquéfiés sous pression" ont été transmises au CEN TC 256 en 1996 pour prise de position officielle.

La partie 4 relative aux "Dispositifs de vidange et de remplissage par le haut pour produits liquides" a été transmise par le GT 20 au CEN TC 256 au mois de décembre. Les retards dans la transmission de ce projet sont dus principalement à la difficulté d'obtenir les documents en trois langues.

La partie 5 relative aux "Dispositifs supérieurs de vidange par le bas et remplissage par le haut pour produits liquides" sera transmise au CEN TC 256 au printemps 1997.

Die UIC vertrat demgegenüber die Auffassung, daß die Leerfracht keinen Diskriminierungsfaktor darstellt. Die Teilnehmer der Gemeinsamen Sitzung UIC/UIP waren der Meinung, daß eine kleine Arbeitsgruppe eingerichtet werden soll, die die von der UIP genannten konkreten Fälle einer Diskriminierung durch Inrechnungstellung von Leerfrachten bei P-Wagen untersucht. Die UIP geht davon aus, daß diese Arbeiten noch im ersten Halbjahr 1997 aufgenommen werden, obwohl auch hier von seiten einer Bahn weiterhin jede Diskussion über die Grundsätze bei der Berechnung von Leerfrachten bei Bahn- und P-Wagen, aus welchem Grund auch immer, abgelehnt wird.

Die UIP hat intern zur Vorbereitung dieser für die P-Wagen außerordentlich wichtigen Frage bereits im Jahre 1996 eine besondere Studiengruppe unter Leitung ihres Präsidenten eingesetzt, die Beispiele bestehender Diskriminierungen gesammelt und ausführlich mit externen Beratern diskutiert, um die noch immer bestehende monopolartige Stellung der Bahnen zu prüfen und Basismaterial für die weiteren Gespräche vorlegen zu können.

Die UIP ist nach wie vor der Meinung, daß in dieser Sache großer Handlungsbedarf seitens der Bahnen besteht. Es geht hier nicht um Tariffragen, sondern um Grundsätze. Die Sicherstellung einer völligen Gleichbehandlung der P-Wagen mit den bahneigenen Wagen ist mehr denn je ein wichtiges Thema.

Kabotage der Kesselwagen in Europa

Trotz weiterer Fortschritte in dieser Frage gibt es noch immer Hindernisse beim freizügigen Einsatz von Kesselwagen in Europa.

Nachdem das Verkehrsministerium der Bundesrepublik Deutschland im Vorgriff auf die Umsetzung der RID-Richtlinie der EU eine Ausnahmege-nehmigung zu den Sondervorschriften der deutschen Gefahrgutverordnung Eisenbahn (GGVE) erteilt hat, sind ausländische und deutsche Kesselwagen praktisch gleichgestellt.

Lediglich in Italien gibt es noch Hindernisse. Die FS verlangen noch die Vorlage umfassender technischer Dokumente für den Einsatz von ausländischen Kesselwagen im nationalen Verkehr. Eine erste Verbesserung konnte insofern erreicht werden, als die Papiere jetzt erst einen Monat nach Einfuhr des Wagens vorgelegt werden müssen. Die UIP hofft, daß es mit Unterstützung der FS gelingt, die italienischen Regierungsbehörden davon zu überzeugen, die noch bestehenden Hemmnisse auszuräumen.

Europäische Normung (CEN)

Die Arbeitsgruppe WG 20 (Kesselwagen) des Technischen Komitees 256 (Eisenbahnwesen) des CEN hat im Jahre 1996 viermal getagt. Die Arbeitsgruppe hat ein Redaktionskomitee eingerichtet, das die Übereinstimmung der französischen, der deutschen und englischen Version überprüft.

Teil I des Arbeitsprogramms "Spezielle Kennzeichnungen von Kesselwagen für den Transport von verflüssigten Gasen und gefährlichen Flüssigkeiten" wurde zur offiziellen Stellungnahme abgeliefert. Das Ergebnis wird im Jahre 1997 erwartet und dann bearbeitet.

Die Teile 2 und 3 "Untenliegende Entleer-vorrichtungen für flüssige Stoffe einschließlich Gaspendelung" und "Untenliegende Füll- und Entleer-vorrichtungen für unter Druck verflüssigte Gase" wurden 1996 dem CENTC 256 zur offiziellen Stellungnahme zugeleitet.

Teil 4, "Vorrichtungen für Obenentleerung und -befüllung von flüssigen Stoffen", wurde von der WG 20 dem CENTC 256 im Dezember zugeleitet. Verspätungen bei der Bearbeitung beruhen in erster Linie auf der Problematik, daß alle Papiere in drei Sprachen vorzulegen sind.

Teil 5, "Obenliegende Vorrichtungen für Untenentleerung und Obenbefüllung von flüssigen Stoffen", soll dem CENTC 256 1996 im Frühjahr 1997 übergeben werden.

La partie 6 relative aux "Trous d'homme" a été examinée et le résultat a été transmis en décembre 1996 au CENTC 256.

En 1997, un document intitulé "Terminologie" sera élaboré et, par ailleurs, on évalue la nécessité de créer des normes pour les wagons transportant des matières pulvérulentes.

Les travaux effectués par ce groupe progressent de façon satisfaisante grâce à l'engagement de toutes les personnes concernées, bien que partiellement d'énormes difficultés au secrétariat TC 256 entraînent toujours des retards.

Les travaux du CENTC 296 portant sur les wagons-citernes destinés au transport de matières dangereuses avancent lentement. Les GT 3 et 4 méritent toute notre attention, en effet ce sont eux qui établissent les normes relatives au type de construction et aux contrôles des réservoirs.

Harmonisation des éléments de construction

Lors de sa réunion d'automne, la Commission de l'UIP s'est préoccupée en détail de la question de l'harmonisation technique des éléments de construction des wagons de marchandises. Etant donné que les chemins de fer, selon toute évidence, abandonnent de plus en plus cette tâche au profit de la normalisation au sein du CEN ainsi qu'à l'industrie de fabrication, les utilisateurs et propriétaires de wagons P doivent réfléchir aux objectifs qu'il souhaitent atteindre dans ce domaine et quelles sont les tâches à effectuer. Afin de concrétiser cette question, un groupe d'étude a été mis en place qui élaborera ses propositions dans le courant de l'année 1997.

RID

En 1996, une réunion spéciale du comité d'experts du RID a eu lieu avec la participation de représentants de l'UIP afin de discuter des réservoirs ayant une épaisseur de paroi réduite ("problème des 5 mm") et de discuter de l'accident ferroviaire survenu avec un wagon-citerne contenant du chlorure de vinyle monomère.

La proposition élaborée par un groupe de travail visant à continuer à utiliser des réservoirs ayant une épaisseur de paroi de 5 mm également après l'écoulement du délai de transition 1998 à certaines conditions, c'est-à-dire pose d'une protection extérieure supplémentaire, a été refusée à grande majorité. Après des discussions internes approfondies, l'UIP s'était prononcée contre une telle mesure car, depuis des années, les milieux économiques et industriels, ayant misé sur une modification de cette prescription, ont fait des investissements considérables dans de nouveaux réservoirs. Cet argument a été entièrement reconnu par le comité d'experts.

Etant donné que la possibilité de construire de nouveaux réservoirs munis d'une protection externe et ayant une épaisseur de paroi moindre garantissant au moins la même sécurité que des réservoirs ayant une épaisseur de paroi de 6 mm n'est pas principalement refusée, cette question sera analysée de plus près par un groupe de travail. L'UIP soutient cette possibilité.

L'accident survenu avec un wagon-citerne contenant du chlorure de vinyle monomère sera traité plus en détail au point "Accidents".

La réunion commune RID/ADR a eu lieu deux fois au cours de l'année 1996. La proposition de l'UIP faite l'année dernière concernant la définition des reniflards et des soupapes de sûreté a été traitée. Dans le même temps, on a discuté également des réservoirs hermétiques. Il a été décidé de ne pas modifier le terme de réservoir hermétique, mais de vérifier pour quels produits transportés actuellement dans des réservoirs hermétiques des facilités sont éventuellement possibles.

Teil 6, "Mannlöcher", wurde untersucht, das Ergebnis wurde im Dezember 1996 dem CEN TC 256 vorgelegt.

1997 soll außerdem ein Dokument "Terminologie" erarbeitet werden. Ferner wird untersucht, ob Normen für Staubgutwagen erstellt werden sollen.

Die Arbeiten in dieser Gruppe sind bisher dank des großen Einsatzes aller Beteiligten gut vorangekommen, obwohl teilweise beachtliche Engpässe beim Sekretariat TC 256 immer wieder zu Verzögerungen führen.

Die Arbeiten im CEN TC 296 über die Kessel für den Gefahrguttransport gehen langsam voran. Die WG 3 und 4 verdienen unsere besondere Aufmerksamkeit, hier werden Normen zur Bauart der Tanks und zu den Prüfungen der Tanks erstellt.

Vereinheitlichung von Bauteilen

Die Kommission der UIP hat sich bei ihrer Herbsttagung ausführlich mit der Frage der technischen Vereinheitlichung der Bauteile der Eisenbahngüterwagen befaßt. Da die Bahnen offensichtlich sich zunehmend aus dieser Aufgabe zurückziehen und dies der Normung innerhalb der CEN sowie der herstellenden Industrie überlassen, müssen sich die Benutzer und Besitzer der Privatgüterwagen Gedanken machen, welche Ziele sie in diesem Punkt verfolgen wollen und welche Aufgaben angepackt werden müssen. Zur Konkretisierung dieser Fragestellung wurde eine Studiengruppe eingesetzt, die im Laufe des Jahres 1997 ihre Vorschläge ausarbeiten wird.

RID

Im Jahre 1996 hat sich der Fachausschuß des RID unter Beteiligung von UIP-Vertretern zu einer Sondersitzung zusammengefunden, um über wanddickenreduzierte Tanks ("5 mm-Problem") und einen Eisenbahnunfall mit VC-Kesselwagen zu diskutieren.

Der von einer Arbeitsgruppe erarbeitete Vorschlag, Tanks mit 5 mm Wanddicke auch nach Ablauf der Übergangsfrist 1998 unter bestimmten Voraussetzungen, das heißt bei Anbringung eines zusätzlichen äußeren Schutzes, weiter zu verwenden, wurde mit großer Mehrheit abgelehnt. Die UIP hatte sich nach ausführlicher interner Diskussion gegen eine solche Maßnahme ausgesprochen, insbesondere weil, mit großem Vertrauen in die Änderung der Vorschrift, die Wirtschaft seit Jahren erhebliche Investitionen in neue Tanks getätigt hatte. Dieses Argument wurde vom Fachausschuß voll anerkannt.

Da die Möglichkeit, neue Tanks mit besonderem äußerem Schutz und geringerer Wanddicke zu bauen, die eine mindestens gleiche Sicherheit garantieren wie Tanks mit 6 mm Wanddicke, nicht grundsätzlich abgelehnt wird, soll dies von einer Arbeitsgruppe näher untersucht werden. Die UIP unterstützt diese Möglichkeit.

Auf den Unfall mit den VC-Kesselwagen wird unter Punkt "Unfälle" näher eingegangen.

Die Gemeinsame Tagung RID/ADR hat 1996 zweimal getagt. Der bereits im Vorjahr eingebrachte Vorschlag der UIP zur Definition von Über- und Unterdruckventilen wurde behandelt. Dabei wurde auch die Frage der sogenannten luftdichten Tanks diskutiert. Es wurde beschlossen, daß der Begriff der luftdichten Tanks nicht verändert werden soll, daß aber noch zu überprüfen ist, für welche Produkte, die zur Zeit in luftdichten Tanks transportiert werden müssen, gegebenenfalls Erleichterungen möglich sind.

Les réunions communes se sont penchées essentiellement sur le sujet de la restructuration du RID et ADR. Un groupe de travail a élaboré une proposition qui est en cours de discussion. Des décisions n'ont pas encore été prises en 1996.

Dans le projet déposé, la classification des prescriptions est entièrement différente de celle établie jusqu'ici. Les prescriptions ne sont plus regroupées dans une annexe spéciale selon le mode de transport, p. ex. annexe XI pour les wagons-citernes, elles sont maintenant classifiées par thème, p. ex. un chapitre pour le marquage, un autre pour les prescriptions de construction de tous les réservoirs et tous les modes de transport. Le point principal de cette proposition est une liste de produits contenant les conditions de transport correspondantes pour chaque produit. Les partisans de cette solution croient que l'utilisation de ces listes de produits est plus facile. Par contre, cette méthode entraîne la disparition de contextes importants et le travail des organisations de contrôle ainsi que des services d'homologation est plus compliqué. Il est prévu d'appliquer ces prescriptions à partir du 1/1/1999.

Dans le cas où ces prescriptions seront appliquées sous la forme présentée, les exploitants de wagons-citernes devront entièrement réorganiser leur gestion de données. Les représentants UIP ont indiqué à plusieurs reprises les inconvénients et les contraintes que présente une telle méthode.

Accidents

L'accident d'un train complet survenu avec des wagons à air comprimé chargés de chlorure de vinyle monomère avait entraîné des discussions portant sur la sécurité des wagons et des transports.

Un rapport détaillé du pays concerné a permis de constater que le transport avec des wagons-citernes est en principe fiable car ni les réservoirs, ni la matière transportée ne sont à l'origine de l'accident.

Un rapport final qui sera présenté en 1997 devra montrer dans quelle mesure une suite de différentes causes relevant de l'exploitation ont conduit au déraillement. Actuellement, il n'y a pas lieu de modifier les prescriptions de transport du RID.

Wagons-citernes

En plus de différentes questions actuelles, le groupe d'étude UIP "Wagons-citernes" s'est occupé principalement des joints des réservoirs des wagons-citernes, de la détermination du degré de propreté des réservoirs et des modifications de la fiche UIC 573.

La méthode éprouvée de caractérisation des joints sur les réservoirs, méthode dont il a été question dans le passé et qui est entre-temps utilisée à large échelle dans quelques pays, a été transmise aux associations nationales en tant que recommandation de l'UIP. Ce système permet aux exploitants, chargeurs, loueurs et ateliers d'identifier d'après des règles uniformes les joints utilisés sur les wagons-citernes. Les joints des réservoirs et robinets sont, selon cette proposition, classés en groupes de matériaux appropriés pour le même éventail de marchandises chargées.

Le système développé par les exploitants de wagons P pour la caractérisation des degrés de propreté, et recommandé en 1992 par l'UIP, est de nouveau le sujet de discussions après plusieurs années d'essai sur terrain. Les expériences faites entre-temps devront être prises en compte lors de la révision prévue pour 1997.

Après un accident survenu en 1994 avec un wagon-citerne et au cours duquel le réservoir a été endommagé au niveau de la sellette d'attelage, un groupe de travail a été mis en place par l'UIC avec charge de compléter la fiche UIC 573 en conséquence. L'UIC et l'UIP ont élaboré ensemble des propositions qui seront présentées à l'UIC pour adoption en 1997.

Die Gemeinsamen Tagungen widmeten sich im wesentlichen dem Thema der Neustrukturierung von RID und ADR. Von einer Arbeitsgruppe wurde ein Vorschlag erarbeitet, der diskutiert wird. Entscheidungen sind 1996 noch nicht gefallen.

Nach dem vorgelegten Entwurf sind die Vorschriften völlig anders aufgegliedert als bisher. Sie sind nicht mehr je Verkehrsträger in einem gesonderten Anhang zusammengefaßt, wie z. B. Anhang XI für Kesselwagen, sondern man hat sie thematisch geordnet, so z. B. ein Kapitel für die Kennzeichnung, ein anderes für die Bauvorschriften aller Tanks und aller Verkehrsträger. Kernstück dieses Vorschlags ist eine Stoffliste, in der die jeweiligen Beförderungsbedingungen je Stoff aufgeführt sind. Die Anhänger dieser Lösung glauben, daß diese Stofflisten besser angewandt werden können. Dagegen spricht, daß bei dieser Methode wesentliche Zusammenhänge verloren gehen und die Arbeit für die Prüforganisationen und Zulassungsstellen komplizierter wird. Man plant, diese Vorschriften zum 1.1.1999 einzuführen.

Sollten die Vorschriften in der vorgelegten Form verwirklicht werden, so müssen die Betreiber von Kesselwagen ihre interne Datenverwaltung völlig neu organisieren. Die UIP-Vertreter haben wiederholt auf diese Nachteile und Belastungen hingewiesen.

Unfälle

Der Unfall eines Ganzzuges mit Druckgaswagen, die mit Vinylchlorid beladen waren, hatte zu Diskussionen über die Sicherheit der Wagen und der Transporte an sich geführt.

Ein ausführlicher Bericht des betroffenen Landes ergab jedoch wichtige Feststellungen, die deutlich machen, daß der Transport mit Eisenbahnkesselwagen grundsätzlich sicher ist, denn weder die Tanks noch das Ladegut sind Ursache des Unfalls.

Inwieweit eine Verkettung von verschiedenen Ursachen betrieblicher Art letztendlich zu der Entgleisung geführt hat, wird ein Abschlußbericht, der 1997 vorgelegt werden soll, zeigen. Aus derzeitiger Sicht gibt es keinen Anlaß, die Beförderungsvorschriften des RID zu ändern.

Kesselwagen

Die UIP-Studiengruppe "Kesselwagen" hat sich neben verschiedenen aktuellen Fragen in erster Linie mit den Dichtungen an den Tanks der Kesselwagen, der Erfassung des Reinheitsgrades von Tanks und Änderungen des UIC-Merkblattes 573 befaßt.

Das bereits in den Vorjahren diskutierte und in einigen Ländern inzwischen auf breiter Basis erprobte Verfahren zur Kennzeichnung von Dichtungen an Tanks wurde nunmehr als Empfehlung der UIP an die nationalen Verbände gegeben. Dieses System erlaubt es Betreibern, Befüllern, Mietern und Werkstätten nach einheitlichen Regeln die an den Kesselwagen verwandten Dichtungen zu identifizieren. Nach diesem Vorschlag werden die Dichtungen der Tanks und Armaturen in Gruppen geordnet, die jeweils für die gleiche Palette von Ladegütern geeignet sind.

Das von den P-Wagen-Betreibern entwickelte und im Jahre 1992 von der UIP empfohlene System zur Kennzeichnung von Reinheitsgraden wurde erneut diskutiert, nachdem es mehrere Jahre im Einsatz erprobt wurde. Die in der Zwischenzeit gemachten Erfahrungen sollen bei der für 1997 geplanten Überarbeitung berücksichtigt werden. Alle Benutzer dieses Kennzeichnungssystems sind aufgefordert, ihre Erkenntnisse und Verbesserungsvorschläge einzubringen.

Nachdem im Jahre 1994 bei einem Unfall mit einem Kesselwagen der Tank im Bereich der Aufsattelung eingerissen ist, wurde von der UIC eine Arbeitsgruppe eingesetzt, die das UIC-Merkblatt 573 entsprechend ergänzen soll. Gemeinsam haben UIC und UIP Vorschläge ausgearbeitet, die im Jahre 1997 der UIC zur Genehmigung vorgelegt werden.

Emissions de bruit

La Réunion commune UIC/UIP de 1994 avait déjà constaté que les prescriptions suisses et autrichiennes concernant la protection contre le bruit pour les véhicules ferroviaires dépassent les limites de la tolérance économique des entreprises ferroviaires et des titulaires de wagons P. Les lois anti-bruit doivent tenir compte de ce qui est possible techniquement et supportable économiquement.

Entre-temps, l'UIC a pris une position univoque sur ce sujet et exigé des bonifications pour les véhicules ferroviaires face aux véhicules routiers. L'UIC expose également le danger d'un désavantage dans la concurrence avec la route si l'on ne tient pas compte de l'acceptabilité plus grande des chemins de fer auprès de la population.

L'UIC et l'UIP ont convenu de collaborer à l'avenir de façon renforcée dans ce domaine.

Règlements techniques des chemins de fer

Vitesse des wagons de marchandises

Les réseaux de l'UIC ont augmenté les vitesses des trains de marchandises à 100 et 120 km/h. Avec des vitesses maximales plus élevées, on croit pouvoir mieux faire face à la concurrence avec la route. En revanche, l'UIP pense que l'accroissement de l'attrait du transport ferroviaire ne repose pas tellement sur l'augmentation des vitesses de pointe, mais plutôt sur le fait que pour l'économie de chargement, il est d'une importance décisive que le wagon atteigne son but rapidement et que les temps d'immobilisation dus à l'exploitation soient aussi courts que possible. Ce qui est essentiel, c'est le temps de transport global et non la vitesse maximale douteuse tant sur le plan technique que commercial.

L'augmentation des vitesses des trains a entraîné une suite de problèmes qui causent des difficultés aux réseaux et aux titulaires de wagons P.

Wagons à deux essieux ayant un empattement inférieur à 8 m

Les examens réalisés sur le comportement des wagons de marchandises à deux essieux ont montré que leur exploitation comporte certains dangers. C'est pourquoi le 5^{ème} comité de l'UIC a décidé qu'à partir du 1/7/1996 les wagons de marchandises nouveaux ou devant être modifiés, ayant deux essieux, un empattement inférieur à 8 m et une suspension à deux anneaux UIC, ne devront plus être homologués, et ce, indépendamment de leur poids et de leur charge par essieu.

Le 5^{ème} comité a également fixé qu'à l'avenir les wagons de marchandises à deux essieux ayant un empattement inférieur à 8 m devront être des nouvelles constructions ou des wagons modifiés, indépendamment de leur charge par essieu et uniquement en se basant sur la fiche UIC 518.

Bien que l'UIP ait objecté que les fiches UIC correspondantes, notamment pour une question aussi importante, soient publiées trop tard pour être considérées à temps (les trois éditions en allemand, anglais, français de la fiche 518 étaient disponibles seulement depuis la fin du mois de mai 1996), la décision de l'UIC n'a pu être repoussée.

Dans ce contexte, l'UIP a indiqué que l'application complète de la fiche 518 ne peut concerner que les wagons transformés sur lesquels des modifications sont effectuées sur des éléments de construction importants pour le fonctionnement ou lorsque des conditions d'exploitation ayant trait au fonctionnement sont modifiées. Ceci sera fixé dans la fiche UIC 432 qui sera entièrement revue et publiée en 1997.

Pour les nouvelles constructions, il convient de développer une suspension à ressort. Ces travaux ont été entrepris l'année dernière par l'ERRI sur ordre de l'UIC. Il ne faut toutefois pas s'attendre à un résultat avant le début de l'année 1998.

L'UIP a prié instamment l'UIC d'accélérer ces analyses car les wagons-citernes ayant un empattement inférieur à 8 m sont d'une grande importance pour le transport de produits chimiques.

Lärmemissionen

Die Gemeinsame Sitzung UIC/UIP des Jahres 1994 hatte bereits festgestellt, daß die Lärmschutzvorschriften für Schienenfahrzeuge in Österreich und in der Schweiz die Grenzen der wirtschaftlichen Belastbarkeit für Eisenbahnunternehmen und P-Wagen-Einsteller überschreiten. Die Lärmschutzgesetze müssen auf das technisch Machbare und wirtschaftlich Zumutbare Rücksicht nehmen.

Die UIC hat inzwischen zu diesem Thema auch eindeutig Stellung bezogen und Bonuspunkte für Schienenfahrzeuge im Vergleich zum Straßenfahrzeug verlangt. Auch die UIC stellt die Gefahr eines Wettbewerbsnachteils im Vergleich zur Straße dar, wenn nicht die allgemein höhere Akzeptanz der Bahn bei der Bevölkerung berücksichtigt wird.

UIC und UIP haben verabredet, in Zukunft in dieser Frage verstärkt zusammenzuarbeiten.

Technische Regeln der Bahnen

Geschwindigkeit der Güterzüge

Die Eisenbahnen der UIC haben die Zuggeschwindigkeiten der Güterzüge auf 100 bzw. 120 km/h angehoben. Man glaubt, mit größeren Höchstgeschwindigkeiten dem Wettbewerb auf der Straße besser begegnen zu können.

Die UIP ist demgegenüber der Meinung, daß zur Steigerung der Attraktivität des Schienenverkehrs nicht so sehr die laufende Erhöhung der Spitzengeschwindigkeiten gehört, sondern daß es vielmehr für die verladende Wirtschaft von entscheidender Bedeutung ist, daß der Wagen schnell sein Ziel erreicht und die betriebsbedingten Stillstandszeiten gering gehalten werden. Entscheidend ist die Gesamttransportzeit und nicht die technisch und kommerziell fragwürdige Höchstgeschwindigkeit.

Hervorgehoben durch die Anhebung der Zuggeschwindigkeiten haben sich nun eine Reihe von Problemen ergeben, die den Bahnen und den P-Wagen-Einstellern zu schaffen machen.

Zweiachser mit weniger als 8 m Achsstand

Die Untersuchungen über das Laufverhalten der zweiachsigen Güterwagen haben gezeigt, daß ihr Betrieb gewisse Gefahren in sich birgt. Aus diesem Grunde hat das 5. Komitee der UIC beschlossen, daß ab 1.7.1996 neuzubauende bzw. umzubauende zweiachsige Güterwagen mit einem Achsstand unter 8 m und mit UIC-Doppelschakengehänge, unabhängig von ihrem Gewicht und ihrer Radsatzlast, nicht mehr zugelassen werden sollen.

Das 5. Komitee hat ferner festgelegt, daß künftig zweiachsige Güterwagen mit einem Radstand unter 8 m unabhängig von ihrer Radsatzlast nur unter Zugrundelegung des UIC-Merkblattes 518 neu- oder umgebaut werden dürfen.

Obwohl die UIP beanstandet hat, daß die entsprechenden Merkblätter der UIC insbesondere bei derart wichtigen Fragen zu spät erscheinen, um frühzeitig berücksichtigt zu werden, (sämtliche drei Sprachausgaben deutsch, englisch, französisch des Merkblattes 518 waren erst seit Ende Mai 1996 verfügbar), konnte die Entscheidung der UIC nicht hinausgeschoben werden.

Die UIP hat in diesem Zusammenhang darauf hingewiesen, daß sich die vollständige Anwendung des Merkblattes 518 bei Umbauten nur auf solche Umbauten beziehen kann, bei denen konstruktive Änderungen an fahrtechnisch relevanten Bauteilen vorgenommen werden bzw. wenn fahrtechnisch wirksame Einsatzbedingungen geändert werden. Dies wird im UIC-Merkblatt 432 festgehalten werden, das 1997 völlig überarbeitet erscheinen soll.

Für Neubauten ist eine neue Federaufhängung zu entwickeln. Diese Arbeiten wurden im vergangenen Jahr vom ERRI im Auftrage der UIC in Angriff genommen. Ein Ergebnis ist allerdings nicht vor Anfang 1998 zu erwarten.

Die UIP hat die UIC dringend gebeten, diese Untersuchungen beschleunigt durchzuführen, weil gerade Kesselwagen mit einem Achsstand von weniger als 8 m zum Transport von chemischen Produkten eine große Bedeutung haben.

Essieux

A la demande de l'UIC, le comité d'experts de l'ERRI B 169 se préoccupe du projet concernant une nouvelle fiche 510-X portant sur les critères que doivent remplir les roues monobloc. La fiche contiendra un cahier des charges et abordera les aspects géométriques, thermiques, mécaniques et acoustiques.

Quelques réseaux considèrent qu'il est nécessaire d'introduire des charges par essieu plus élevées pour certains transports. L'UIC effectue actuellement une étude de faisabilité qui doit examiner différentes variantes : maintenance de la qualité de matériau R7 avec de légères modifications, nouvelle qualité d'acier, profil modifié, diminution de la charge thermique et un traitement des surfaces de roulement. L'UIP a indiqué à l'UIC l'urgence de ces travaux.

Attelage automatique

Les travaux portant sur le développement d'un attelage automatique devant remplacer les accouplements à vis courants ne devant transmettre que les forces de traction et comportant des tampons latéraux demeurant sur le wagon continuent de progresser. Les perspectives d'introduction de cet attelage qui peut être monté avec l'accouplement à vis actuel sont très prometteuses. On peut s'attendre à ce que certains réseaux utilisent cet attelage afin de poursuivre la rationalisation de leur exploitation.

L'analyse de rentabilité demandée par l'UIP devrait être présentée par l'UIC en 1997. Dès que ce sera fait, il conviendra de calculer le montant des coûts de montage d'un tel attelage, d'examiner à qui profitera l'introduction de l'attelage automatique et qui en assumera les frais.

Marchepieds et poignées

A la demande de l'industrie sidérurgique, on a réfléchi en commun à la question de savoir dans quelle mesure il était judicieux d'agrandir les marchepieds et les poignées des wagons de marchandises pour les agents de manœuvre afin de faciliter les manœuvres télécommandées. Etant donné que la télécommande joue un rôle de plus en plus important en général, mais aussi dans le domaine des chemins de fer, le comité UIC "Fret" a décidé d'introduire les nouveaux marchepieds et poignées pour toutes les nouvelles constructions de wagons de marchandises à partir du 1/1/1997. Les fiches UIC correspondantes 535-2 et 530-5 seront adaptées en conséquence.

Questions de maintenance

A la suite de la proposition faite par l'UIP en 1994 à Bristol à l'occasion de la Réunion commune UIC/UIP à propos d'une simplification des règles de maintenance au niveau international et de la mise en place d'un groupe de travail mixte restreint sous la présidence de la SNCF, le comité UIC "Fret" a accepté, l'année du rapport, la demande de la Réunion commune UIC/UIP du mois de mars et a chargé le comité UIC "Véhicules" de se pencher sur cette question. Le comité UIC a donné l'ordre de fixer les points suivants :

- Les conditions d'homologation des ateliers pour la révision de tous les wagons P et wagons réseaux ainsi que leurs composants (essieux, soupapes de freinage, etc.)
- Les prescriptions de révision (prescriptions du réseau chargé des travaux, cahiers des charges concernant l'état du wagon à sa sortie de l'atelier, document de maintenance uniforme, etc.)
- Conditions concernant les pièces de rechange et leur utilisation.

Le comité UIC "Fret" décidera en 1997 de l'ampleur des travaux.

Radsätze

Der ERRI-Sachverständigen-Ausschuß B 169 befaßt sich im Auftrage der UIC mit dem Entwurf eines neuen Merkblattes 510-X betreffend die Kriterien, denen Monoblockräder gerecht werden müssen. Das Merkblatt wird ein Lastenheft enthalten und sich mit den geometrischen, thermischen, mechanischen und akustischen Aspekten befassen.

Einige Bahnen sehen für bestimmte Verkehre die Notwendigkeit, höhere Achslasten einzuführen. Die UIC erstellt zur Zeit eine Machbarkeitsstudie, wobei verschiedene Varianten zu untersuchen sind: Beibehaltung der Materialgüte R7 mit kleinen Varianten, neue Stahlqualität, verändertes Profil, Herabsetzung der thermischen Belastung und eine Oberflächenbehandlung der Laufflächen. Die UIP hat die UIC auf die große Dringlichkeit dieser Arbeiten hingewiesen.

Automatische Zug-Kupplung

Die Arbeiten an der Entwicklung einer Automatischen Zug-Kupplung (Z-AK) als Ersatz für die heute übliche Schraubenkupplung, die nur Zugkräfte übertragen soll und bei der die Seitenpuffer an den Wagen verbleiben, macht weitere Fortschritte. Die Aussichten auf Einführung dieser Kupplung, die auch mit der heutigen Schraubenkupplung gekuppelt werden kann, sind groß. Es ist zu erwarten, daß einige Bahnen die Z-AK zur weiteren Rationalisierung ihres Betriebes einführen.

Die auch von der UIP erbetene Kosten/Nutzen-Analyse soll im Jahre 1997 von der UIC vorgelegt werden. Sobald diese vorliegt, wird zu untersuchen sein, wie hoch die Kosten eines Einbaus solcher Kupplungen tatsächlich sein werden, bei wem die Vorteile einer Einführung der automatische Zug-Kupplung liegen und wer die Kosten trägt.

Tritte und Griffe

Auf Vorschlag der Eisen- und Stahlindustrie wurde gemeinsam die Frage geprüft, inwieweit es sinnvoll ist, die Rangiertritte und Haltegriffe an den Güterwagen für die Rangierer zu vergrößern, damit der Einsatz im funkferngesteuerten Rangierbetrieb erleichtert wird. Da der Einsatz der Funkfernsteuerung allgemein, auch bei den Bahnen, zunimmt, hat der UIC-Ausschuß "Güterverkehr" die Einführung der neuen Tritte und Griffe bei allen Güterwagen-Neubauten ab 1.1.1997 beschlossen. Die entsprechenden UIC-Merkblätter 535-2 und 530-5 werden angepaßt.

Instandhaltungsfragen

Nachdem auf Vorschlag der UIP im Jahre 1994 in Bristol anläßlich der Gemeinsamen Sitzung UIC/UIP die Möglichkeit einer Vereinfachung der Instandhaltungsregeln auf internationaler Ebene diskutiert und eine kleine gemischte Gruppe unter Vorsitz der SNCF eingesetzt wurde, hat im Berichtsjahr der UIC-Ausschuß "Güterverkehr" den Antrag der Gemeinsamen Sitzung UIC/UIP vom März akzeptiert und das UIC-Komitee "Fahrzeuge" beauftragt, sich mit dieser Frage zu befassen. Der UIC-Ausschuß erteilte den Auftrag, folgende Punkte festzulegen:

- die Zulassungsbedingungen der Werkstätten für die Revision aller P- und bahn-eigenen Wagen sowie ihrer Bestandteile (Radsätze, Bremsventile usw.),
- die Revisionsvorschriften (Vorschriften der mit den Arbeiten beauftragten Bahn, Lastenheft über den Zustand des Wagens beim Verlassen der Werkstatt, einheitliches Unterhaltungsdokument usw.),
- die Ersatzteil- und Verwendungsbedingungen.

Über den Gesamtumfang der Arbeiten soll 1997 im UIC-Ausschuß "Güterverkehr" entschieden werden.

L'UIC examine un nouveau système de maintenance intitulé "Etat des wagons de marchandises". Le premier objectif est l'élaboration d'un schéma de maintenance pour tous les groupes homogènes de wagons de marchandises. Dans une seconde phase du projet, des schémas de maintenance individuels seront développés pour les différents wagons de marchandises. En cas d'application de ce projet, on escompte des économies de coûts de 15 à 20% dans le domaine de la maintenance.

RIV

Dans le cadre du RIV, il a été décidé qu'à l'avenir le transport de pièces de rechange devrait être payé et qu'il serait à la charge du responsable du dommage. Il faut s'attendre à ce que cette décision entre en vigueur à partir du 1/1/1998.

Il a également été proposé de pouvoir renoncer à la restitution des accouplements à vis, crochets de traction et tampons endommagés. Le fait que des essieux étrangers demeurent sous les wagons pour une durée supérieure à six mois sera traité au cas par cas : le réseau propriétaire des essieux facture un montant pour lequel aucune limite maximum est prévue.

L'UIC et l'UIP ont également décidé en commun d'adapter l'article 24.4.1 du RIV comme suit :

"Cette restriction ne s'applique pas aux travaux destinés à la remise en état du fonctionnement".

Le groupe de travail 25 RIV au sein duquel l'UIP a pu collaborer pour la première fois en tant que conseiller, a examiné en détail la nouvelle version des prescriptions de chargement actuelles (annexe II du RIV). Elles s'intituleront dorénavant "Directives de chargement". Le tome 1 contient les principes de base et le tome 2 sera le document de travail proprement dit du chargeur. L'ampleur des travaux est très importante de sorte que ceux-ci devront être poursuivis en 1997. Toutes les fiches des directives de chargement indiquent les caractéristiques et les lettres de catégorie du wagon de marchandises utilisable. A l'avenir, les lettres de catégorie des wagons P seront également intégrées.

Le Président de la Commission UIP :
Roelf J. Janssen

Unter dem Titel "Zustand der Güterwagen" wird bei der UIC ein neues Instandhaltungssystem untersucht. Erstes Ziel ist die Erarbeitung eines Instandhaltungsschemas für alle homogenen Güterwagengruppen. In einer zweiten Projektphase sollen dann individuelle Instandhaltungsschemata für den einzelnen Güterwagen entwickelt werden. Man erwartet bei Umsetzung dieses Projektes im Instandhaltungsbereich Kosteneinsparungen von 15 bis 20 %.

RIV

Im Rahmen des RIV wurde beschlossen, in Zukunft die Beförderung der Ersatzteile kostenpflichtig zu machen und sie dem für den Schaden Verantwortlichen in Rechnung zu stellen. Es ist damit zu rechnen, daß dieser Beschluß ab 1.1.1998 in Kraft tritt.

Ferner wurde vorgeschlagen, daß auf die Rückgabe beschädigter Schraubenkupplungen, Zughaken und Puffer verzichtet werden kann. Das Verbleiben von fremden Radsätzen unter den Wagen für einen Zeitraum von über sechs Monaten soll fallweise behandelt werden, indem die Eigentumsbahn der Radsätze einen Betrag in Rechnung stellt, für den kein Höchstsatz vorgesehen ist.

Es wurde außerdem gemeinsam von UIC und UIP beschlossen, die Ziffer 24.4.1 des RIV wie folgt anzupassen:

"Diese Beschränkung gilt nicht für die Arbeiten zur Wiederherstellung der Lauffähigkeit".

Die Arbeitsgruppe 25 RIV, in der die UIP erstmals beratend mitwirken konnte, befaßte sich eingehend mit der Neufassung der bisherigen Beladevorschriften (Anlage II zum RIV). Der Titel wird geändert in "Verladerichtlinien". Band 1 enthält Grundlagen, Band 2 wird das eigentliche Arbeitspapier für den Verloader sein. Der Umfang der Arbeiten ist sehr groß, so daß auch in 1997 diese Arbeiten noch fortzusetzen sind. Alle Einzelblätter der Verladerichtlinien geben Merkmale und Gattungsbuchstaben der verwendbaren Güterwagen an. Auch die in Frage kommenden Gattungsbuchstaben der P-Wagen werden in Zukunft aufgenommen werden.

Der Präsident der UIP-Kommission:
Roelf J. Janssen

III. La vie interne de l'UIP

Assemblée générale

L'association suédoise de l'UIP, Svenska Privatvagnföreningen, avait convié l'UIP à Stockholm. L'Assemblée générale s'est déroulée le 5 septembre 1996.

Au cours de cette Assemblée générale, les points suivants ont été abordés et les décisions mentionnées ci-après ont été prises :

- L'association polonaise, Izba Gospodarcza Transportu Ladowego, a été admise à l'unanimité au sein de l'UIP.
- Le procès-verbal de l'Assemblée générale du 20 septembre 1995 à Knokke a été approuvé.
- Le 46^{ème} rapport de gestion – portant sur l'exercice 1995 – a été approuvé.
- Le Secrétaire général a présenté les comptes de l'année 1995.
Les fonds propres de l'UIP s'élevaient au 31/12/1995 à DM 171 746,75.
- Les commissaires aux comptes ont présenté le rapport de 1995.
L'Assemblée générale a remercié les commissaires aux comptes pour le travail effectué.
- L'Assemblée générale a approuvé les comptes et le bilan de 1995.
- L'Assemblée générale a donné à l'unanimité le quitus au Comité directeur.
- Le Secrétaire général a expliqué la situation financière de l'UIP qui demeure tendue en raison des activités croissantes. En 1995, un déficit a pu être évité uniquement parce que quelques sponsors se sont déclarés prêts à éponger les pertes. Les cotisations de 1996 ayant été augmentées

en 1995, le budget 1996 sera équilibré. Si l'on continue d'utiliser de façon économe les moyens mis à disposition, il sera également possible d'assurer un budget équilibré en 1997 tout en conservant le montant des cotisations de 1996. C'est pourquoi le Comité directeur recommande de ne pas augmenter les cotisations de 1997.

- Les montants des cotisations pour 1997 ont été fixés comme suit :
DM 3 300,- cotisation fixe pour chaque association et
DM 270,- par lot de 100 wagons commencé.
- L'assemblée générale a confirmé pour l'exercice 1996 les commissaires aux comptes de l'association suisse VAP, Madame Stadler et Monsieur Hegi.
- Les associations-membres ont élu au Comité directeur les délégués suivants pour 1996/1997 :

Allemagne	Monsieur H. Sikora
Autriche	Monsieur G. Schwyer
Belgique	Monsieur J. L. Laurent
Espagne	Monsieur E. Fernandez
France	Monsieur H. Thoumyre
Grande-Bretagne	Monsieur M. Harvey
Italie	Monsieur L. Rampinelli
Pays-Bas	Monsieur C. Visser
Slovaquie	Monsieur J. Miklánek
Suède	Monsieur G. Nevhagen
Suisse	Monsieur A. Suter
République Tchèque	Monsieur M. Schubert.

- Le Président informe l'Assemblée générale de l'évolution des réflexions relatives à la réorganisation de l'UIP. Le Comité de gérance s'est penché en détail sur les objectifs et l'orientation à long terme de l'UIP. On propose de transférer le siège de l'UIP à Bruxelles et de déclarer l'UIP en Belgique en tant qu'organisation. Les

III. Das interne Leben der UIP

Generalversammlung

Der schwedische Mitgliedsverband der UIP, Svenska Privattvagnföreningen, hatte die UIP nach Stockholm eingeladen. Die Generalversammlung fand am 5. September 1996 statt.

Anläßlich der Generalversammlung wurden folgende Punkte behandelt bzw. Beschlüsse gefaßt:

- Der polnische Verband, Izba Gospodarcza Transportu Ladowego, wurde einstimmig in die UIP aufgenommen.
- Die Niederschrift über die Generalversammlung vom 20. September 1995 in Knokke wurde genehmigt.
- Der 46. Geschäftsbericht – das Geschäftsjahr 1995 umfassend – wurde genehmigt.
- Der Generalsekretär erläuterte die Abrechnung für das Jahr 1995. Das Vermögen der UIP betrug per 31.12.1995 DEM 171.746,75.
- Der Bericht der Rechnungsrevisoren für 1995 wurde vorgelegt. Die Generalversammlung dankte den Revisoren für ihre Arbeit.
- Die Generalversammlung genehmigte die Jahresrechnung und die Bilanz 1995.
- Dem Direktionskomitee wurde einstimmig Entlastung erteilt.
- Der Generalsekretär erläuterte die finanzielle Situation der UIP, die wegen der zunehmenden Aktivitäten weiterhin angespannt ist. In 1995 wurde ein Defizit nur vermieden, weil einige Sponsoren sich bereit erklärt hatten, den entstehenden Verlust auszugleichen. Nachdem im Jahre 1995 die Mitgliedsbeiträge für 1996 angehoben wurden, wird der Haushalt

1996 ausgeglichen sein. Bei weiterhin sparsamer Verwendung der zur Verfügung stehenden Mittel kann, bei gleichen Mitgliedsbeiträgen wie 1996, auch 1997 ein ausgeglichenes Budget sichergestellt werden. Das Direktionskomitee empfiehlt deshalb, für 1997 die Beiträge nicht zu erhöhen.

- Es wurden folgende Beiträge für 1997 festgelegt:
DEM 3 300,- Festbeitrag je Mitgliedsverband und
DEM 270,- pro angefangene 100 Wagen.
- Die Generalversammlung bestätigte die Rechnungsrevisoren des schweizerischen Verbandes VAP, Frau Stadler und Herrn Hegi, auch für das laufende Rechnungsjahr 1996.
- Die Mitgliedsverbände wählten für 1996/1997 die folgenden Delegierten in das Direktionskomitee:

Belgien	Herrn J.L. Laurent
Deutschland	Herrn H. Sikora
Frankreich	Herrn H. Thoumyre
Großbritannien	Herrn M. Harvey
Italien	Herrn L. Rampinelli
Niederlande	Herrn C. Visser
Österreich	Herrn G. Schwyer
Schweden	Herrn G. Nevhagen
Schweiz	Herrn A. Suter
Slowakische Republik	Herrn J. Miklánek
Spanien	Herrn E. Fernandez
Tschechische Republik	Herrn M. Schubert.
- Der Präsident berichtete der Generalversammlung über den Fortgang der weiteren Überlegungen zur Neuorganisation der UIP. Der Geschäftsführende Ausschuss hat sich ausführlich mit den Zielen und der langfristigen Ausrichtung der UIP befaßt. Es wird vorgeschlagen, den Sitz der UIP nach Brüssel zu verlegen und die UIP als Organisation in Belgien anzumel-

modifications correspondantes des statuts seront présentées au Comité directeur par le Comité de gérance début 1997. Les nouveaux statuts pourraient être votés à l'occasion de la prochaine Assemblée générale.

- L'Assemblée générale de 1997 aura lieu à Prague dans un cadre restreint. L'association tchèque SPV - Sdružení majitelů a provozovatelů soukromých železničních vozů, se chargera de l'organisation.

Comité directeur

En 1996, le Comité directeur de l'UIP s'est réuni à Zurich le 8 février et à Stockholm le 5 septembre afin de préparer l'Assemblée générale et pour la constitution du comité.

Comité de gérance

Le Comité de gérance s'est réuni quatre fois.

Les réunions ont eu lieu à Zurich les 7 et 8 février, à Paris le 11 mars, à Stockholm les 4 et 5 septembre et à Bruxelles le 27 novembre.

En outre, des entretiens ont eu lieu avec des représentants de haut rang des chemins de fer suisses (CFF) le 7 février à Berne et avec les chemins de fer suédois (SJ) le 4 septembre à Stockholm.

Commission

La Commission UIP s'est réunie deux fois en 1996, le 12 mars à Paris afin de traiter des questions restées sans réponse lors de la Réunion commune UIC/UIP de septembre 1995 (à Padoue), préparer la Réunion commune UIC/UIP qui avait lieu le lendemain et discuter des travaux des groupes d'étude de l'UIP et des groupes de travail restreints communs. La seconde réunion a eu lieu le 24 septembre, au cours de laquelle différentes questions ont été traitées et la Réunion commune UIC/UIP, qui s'est déroulée du 25 au 27 octobre à Salzbourg sur invitation de l'association de wagons privés autrichiens VPI a été préparée.

Groupes d'étude

Les groupes d'étude de l'UIP se sont réunis selon les besoins.

Pour le Comité directeur :

Le Président :
Jacques F. Weerts

Le Secrétaire général :
Roelf J. Janssen

den. Die entsprechenden Änderungen der Statuten wird der Geschäftsführende Ausschuß dem Direktionskomitee Anfang 1997 zur Genehmigung vorlegen. Die neuen Statuten könnten dann anläßlich der nächsten Generalversammlung beschlossen werden.

- Die Generalversammlung im Jahre 1997 wird in kleinem Rahmen in Prag stattfinden. Der tschechische Verband, SPV Sdružení majitelů a provozovatelů soukromých železničních vozů, wird die Ausrichtung übernehmen.

Direktionskomitee

Das Direktionskomitee der UIP tagte im Jahre 1996 in Zürich am 8. Februar und in Stockholm am 5. September zur Vorbereitung der Generalversammlung und anschließend zur Konstituierung.

Geschäftsführender Ausschuß

Der Geschäftsführende Ausschuß trat insgesamt viermal zusammen.

Die Sitzungen waren in Zürich am 7. und 8. Februar, in Paris am 11. März, in Stockholm am 4. und 5. September und in Brüssel am 27. November.

Außerdem fanden gemeinsame Gespräche mit hochrangigen Vertretern der Schweizerischen Bundesbahnen (SBB) am 7. Februar in Bern und mit den Schwedischen Eisenbahnen (SJ) am 4. September in Stockholm statt.

Kommission

Die UIP-Kommission tagte 1996 zweimal. Man traf sich am 12. März in Paris, um die offenen Fragen der Gemeinsamen Sitzung UIC/UIP vom September 1995 (in Padua) aufzuarbeiten, die am Folgetag stattfindende Gemeinsame Sitzung UIC/UIP vorzubereiten und um die Arbeiten der UIP-Studiengruppen und die der gemeinsamen kleinen Arbeitsgruppen zu diskutieren. Die zweite Sitzung fand am 24. September statt. Es wurden verschiedene Fragen behandelt und die Gemeinsame Sitzung UIC/UIP vorbereitet, die anschließend vom 25. bis 27. Oktober in Salzburg auf Einladung des österreichischen Privatwagenverbandes VPI tagte.

Studiengruppen

Die Studiengruppen der UIP tagten entsprechend der Notwendigkeit.

Für das Direktionskomitee:

Der Präsident:
Jacques F. Weerts

Der Generalsekretär:
Roelf J. Janssen

IV. 75^{ème} anniversaire de VPI Allemagne

Discours du Président de l'association VPI, Monsieur Heinrich Sikora, à l'occasion du 75^{ème} anniversaire de l'association, le 14 juin 1996 à Berlin

Historique de l'association VPI

Il y avait déjà des wagons de marchandises privés bien avant la fondation de l'association VPI. La loi prussienne des chemins de fer de 1838 autorisant la circulation de moyens de transports de tiers sur le réseau des chemins de fer n'a pratiquement pas été appliquée les premières années. Les premiers wagons P ont été utilisés en Allemagne au début des années 70 du siècle dernier : l'essor de l'industrie de l'époque exigeait le transport de grandes quantités de marchandises pondéreuses, principalement du charbon, et le parc de wagons des chemins de fer ne suffisait plus à faire face au transport de marchandises qui avait fortement augmenté. C'est pour quoi, sur la base de contrats spéciaux, les sociétés de chemins de fer autorisèrent les entreprises privées à immatriculer, pour le transport de leurs marchandises, des wagons privés dans le parc de wagons des chemins de fer. En 1881, le ministre prussien des Travaux publics alla même jusqu'à ordonner à la direction des chemins de fer de Elberfeld de s'abstenir d'acheter des wagons à bière à ses frais et d'immatriculer plutôt des wagons à bière privés.

Dans une demande adressée au Ministre du commerce prussien en 1873, "l'Association pour la défense des intérêts de l'industrie minière" du district du Service supérieur des mines de Dortmund considérait l'immatriculation de wagons de marchandises privés comme un moyen adéquat pour réduire les goulots d'étranglements existants. Toutefois, on pensait que les entreprises privées ne pourraient se décider à investir uniquement si les administrations ferroviaires étaient prêtes à faire des concessions en ce qui concerne leurs conditions d'immatriculation. Les titulaires devraient pouvoir principalement disposer librement de leurs wagons et les différents réseaux devraient procéder selon des principes uniformes lors de l'immatriculation de wagons P. Plus tard, ces exigences ont été en

grande partie satisfaites. Les principes sur lesquels elles se basent sont encore actuels aujourd'hui, ils ont même gagné en actualité du fait de la réforme ferroviaire.

En 1921, 27 entreprises ont fondé l'association VPI à Berlin. La majorité des membres était des chargeurs. Parmi les 27 membres fondateurs, quatre sont encore membres de l'association, à savoir la BASF, DEA, EVA et la société de wagons Robert Metzger.

La raison pour laquelle l'association VPI fut fondée en 1921 était le souhait de faire participer les milieux économiques à la réforme des conditions d'immatriculation et des dispositions tarifaires pour les wagons P. La réforme des conditions d'immatriculation était nécessaire à l'époque après la reprise de la plupart des administrations ferroviaires allemandes par le Reich allemand.

Les titulaires furent invités à prendre position. Afin de parler à l'unanimité et de donner plus de poids à leurs idées, il se réunirent au sein de l'association VPI. Aujourd'hui, nous sommes en présence d'une situation similaire : la DB est en train de développer de nouvelles conditions d'immatriculation.

Malheureusement, nous possédons peu de détails concernant les activités de l'association avant la seconde guerre mondiale car l'ensemble des documents ont été perdus pendant la guerre. Avec l'effondrement de l'Allemagne, l'association prenait également fin dans un premier temps. En 1948, elle a été fondée de nouveau à Hanovre qui a été son siège jusqu'en 1954. Ensuite, ce sera Francfort sur le Main pendant dix ans, lieu de l'administration centrale de la Deutsche Bundesbahn. Depuis 1964, le siège de l'association est à Hambourg d'où sont originaires plusieurs entreprises de wagons P. La dernière étape importante dans l'organisation de l'association, il y a quelques années, a été la création d'un bureau principal avec un gérant en titre. L'augmentation considérable des tâches a conduit à ce renforcement nécessaire de la structure de l'association.

IV. 75 Jahre VPI Deutschland

Ansprache des Vorsitzenden der Vereinigung der Privatgüterwagen-Interessenten (VPI), Herrn Heinrich Sikora, anlässlich des 75jährigen Bestehens der Vereinigung am 14. Juni 1996 in Berlin

Geschichte der VPI

Schon lange vor Gründung der VPI hat es Privatgüterwagen gegeben. Zwar wurde von der Möglichkeit des Preußischen Eisenbahngesetzes von 1838, Transportmittel Dritter auf dem Netz der Eisenbahnen verkehren zu lassen, zunächst praktisch noch kein Gebrauch gemacht. Anfang der 70er Jahre des letzten Jahrhunderts kamen dann aber die ersten P-Wagen in Deutschland zum Einsatz. Mit dem damaligen Aufblühen der Industrie mußten große Mengen von Massengütern – in erster Linie Kohle – befördert werden. Die bahneigenen Wagenparks reichten zur Bewältigung des stark gewachsenen Güterverkehrs nicht mehr aus. Die Eisenbahngesellschaften erlaubten daher privaten Unternehmen aufgrund besonderer Verträge, private Wagen zum Transport ihrer Güter in den Wagenpark der Eisenbahnen einzustellen. Der Preußische Minister für Öffentliche Arbeiten ging sogar so weit, daß er die Eisenbahndirektion Elberfeld im Jahre 1881 anwies, die Beschaffung von Bierwagen auf ihre Kosten zu unterlassen und statt dessen privateigene Bierwagen einzustellen.

Der "Verein zur Wahrung der bergbaulichen Interessen" im Oberbergamtsbezirk Dortmund hielt in einer Eingabe aus dem Jahre 1873 an den Preußischen Handelsminister die Zulassung von Privatgüterwagen für ein geeignetes Mittel, bestehende Kapazitätsengpässe abzubauen. Er glaubte aber, daß sich die Privaten zu Investitionen nur entschließen könnten, wenn sich die Bahnverwaltungen in ihren Einstellungsbedingungen möglichst entgegenkommend zeigen würden. In erster Linie mußte den Einstellern weitgehend freie Verfügung über ihre Wagen eingeräumt werden. Außerdem mußten die verschiedenen Eisenbahnen bei der Einstellung von Privatgüterwagen nach einheitlichen Grundsätzen verfahren. Diese Forderungen wurden später weit-

gehend erfüllt. Die ihnen zugrunde liegenden Prinzipien sind auch heute noch aktuell, sie haben durch die Bahnreform sogar an Aktualität gewonnen.

1921 haben 27 Unternehmen in Berlin die VPI gegründet. Die überwiegende Zahl der Mitglieder waren Verlager. Von den 27 Gründungsmitgliedern sind auch heute noch vier Mitglied der VPI, nämlich die BASF, die DEA, die EVA und die Waggongesellschaft Robert Metzger.

Der Anlaß zur Gründung der VPI im Jahre 1921 war der Wunsch, die Wirtschaft an der Neugestaltung der Einstellungsbedingungen und der Tarifbestimmungen für Privatgüterwagen zu beteiligen. Die Neugestaltung der Einstellungsbedingungen wurde damals erforderlich, nachdem die meisten deutschen Eisenbahnverwaltungen vom Deutschen Reich übernommen waren.

Die Einsteller waren aufgefordert, Stellung zu nehmen. Um mit möglichst einer Stimme zu sprechen und ihren Vorstellungen mehr Durchschlagskraft zu verleihen, schlossen sie sich in der VPI zusammen. Heute haben wir eine ähnliche Situation: Die DB ist auch gerade dabei, neue Einstellungsbedingungen zu entwerfen.

Über die Arbeit der VPI vor dem Zweiten Weltkrieg sind uns leider nicht viele Einzelheiten bekannt, weil die gesamten VPI-Akten im Krieg verloren gingen. Mit dem Zusammenbruch Deutschlands endete zunächst auch die VPI. 1948 wurde sie in Hannover neu gegründet. Die VPI hatte dort ihren Sitz bis 1954 und anschließend für zehn Jahre in Frankfurt am Main, am Ort der Hauptverwaltung der Deutschen Bundesbahn. Seit 1964 sitzt die VPI in Hamburg. Dort sind mehrere Privatgüterwagen-Unternehmen beheimatet. Der jüngste wichtige Fortschritt in der Organisation der VPI vor wenigen Jahren war die Einrichtung einer hauptamtlichen Geschäftsstelle mit einem hauptamtlichen Geschäftsführer. Die Notwendigkeit dieser Stärkung der Struktur der VPI ergab sich aus den erheblich gewachsenen Aufgaben.

Activités de l'association VPI

Au début des années cinquante, l'association VPI représentait environ 20 000 wagons P, aujourd'hui ce nombre a presque triplé : 55 000 wagons P. Le nombre des membres a évolué en sens inverse : en 1961, on comptait 222 membres, et aujourd'hui ils sont moins de la moitié. Cela tient surtout au fait que de nombreux chargeurs ne disposent plus de leurs propres wagons, mais se procurent les wagons appropriés auprès des sociétés de location. A l'heure actuelle, l'association VPI compte tout de même 106 membres dont 75 ont leurs propres wagons.

Depuis 1955, l'association VPI publie des rapports annuels imprimés qui donnent un aperçu de la diversité des thèmes concernant les wagons P. Ces rapports montrent que les sujets qui ont fait l'objet de discussions très animées il y a quarante ans, sont toujours ou de nouveau actuels aujourd'hui.

La lutte pour des conditions d'immatriculation réglant les rapports entre chemins de fer et titulaires de wagons P et satisfaisant, si possible, les intérêts des deux parties, marqua le travail de l'association depuis le tout début. Dès 1874, il existait des conditions d'immatriculation de différentes administrations ferroviaires. Les premières conditions d'immatriculation de la Deutsche Reichsbahn datent de 1922, c'est-à-dire un an après la fondation de l'association. Déjà à l'époque, le titulaire avait le droit de disposer des wagons P. Toutefois, les chemins de fer se réservaient le droit d'exploiter le wagon P en parcours vide, c'est-à-dire de charger le wagon de marchandises. Il fut toutefois établi clairement que ces marchandises ne devaient pas dévaluer le wagon ou le rendre inutilisable pour les fins du titulaire.

En 1953, de nouvelles conditions d'immatriculation nettement améliorées entrèrent en vigueur et la redevance pour wagons P fut introduite. A ce sujet, la question de savoir si cette redevance était due au titulaire ou au chargeur a bien préoccupé l'association.

Un autre point important a été l'introduction, également en 1953, d'un catalogue de règlement

des dommages qui permet à la DB d'éliminer certains dommages qui entravent le fonctionnement des wagons, reconnaissables sans avoir à effectuer des examens compliqués et sans vérifier à qui incombe les torts, une tâche qui exige du temps et de l'argent.

En fait, la question de la responsabilité du titulaire a depuis toujours préoccupé chemins de fer et titulaires. Les longues discussions à ce sujet se sont soldées en 1962 par la conclusion de l'accord en garantie. Le titulaire paye un forfait par wagon et le réseau le dégage de tout droit à la réparation du dommage. Sans cet accord en garantie, le titulaire serait pratiquement tenu responsable de tout préjudice causé par son wagon P, même sans qu'il en soit coupable. Avant 1962, le titulaire pouvait se libérer de cette responsabilité uniquement s'il était en mesure de prouver la culpabilité des chemins de fer. En 1967, la Cour suprême de cassation allemande a annulé cette répartition de la charge de la preuve dans les conditions d'immatriculation. Elle considérait inopportun que soit imposée au titulaire la charge de preuve pour des circonstances dont le réseau est responsable. Etant donné que depuis quelques temps, la responsabilité du titulaire et l'accord en garantie font de nouveau l'objet de discussions tant au niveau national qu'international, on devrait se souvenir de la décision de la Cour suprême de cassation de 1967.

Une condition préalable importante pour que les titulaires soient disposés à investir et à prendre des risques est une distinction très claire effectuée entre les wagons P et les wagons réseaux. Ceci n'a pas toujours été le cas. Au début des années soixante-dix du siècle dernier, lorsque les chemins de fer devaient encore payer une redevance de location pour l'utilisation des wagons P, le nombre des demandes d'immatriculation augmenta dans une telle mesure que les réseaux craignirent que les wagons P privent d'emploi les wagons réseaux. Au cours de l'existence de l'association VPI, les chemins de fer n'ont jamais eu de telles craintes : au contraire, dans les périodes de pénurie d'argent – et c'était presque toujours le cas – les chemins de fer saluaient chaque wagon P en tant que possibilité d'amplifier le trafic de marchandises par rails. Ils n'étaient pas obligés d'investir dans du matériel roulant et étaient libérés des risques de l'emploi.

Aktivitäten der VPI

Anfang der 50er Jahre repräsentierte die VPI rund 20 000 P-Wagen, heute sind es fast dreimal soviel, nämlich 55 000. Die Zahl der Mitglieder hat sich entgegengesetzt entwickelt, der Höchststand war 1961 mit 222 Mitgliedern; jetzt sind es weniger als die Hälfte. Dies hat vor allem damit zu tun, daß viele Verlader nicht mehr über eigene P-Wagen verfügen, sondern sich das passende Wagenmaterial bei den Vermietgesellschaften besorgen. Aber immerhin zählt die VPI heute 106 Mitglieder, davon 75 mit eigenen Wagen.

Seit 1955 veröffentlicht die VPI gedruckte Jahresberichte, die einen Eindruck von der Themenvielfalt im P-Wagenbereich vermitteln. Dabei zeigt sich, daß Themen, die vor 40 Jahren leidenschaftlich behandelt wurden, auch heute noch oder schon wieder aktuell sind.

Das Ringen um Einstellungsbedingungen, die das Verhältnis zwischen der Bahn und den P-Wagen-Einstellern regeln und die den Interessen möglichst beider Seiten gerecht werden sollten, kennzeichnete die VPI-Arbeit von Anfang an. Einstellungsbedingungen verschiedener Eisenbahnverwaltungen gab es bereits 1874. Die ersten Einstellungsbedingungen der Deutschen Reichsbahn datieren von 1922, also ein Jahr nach Gründung der VPI. Schon damals lag das Verfügungsrecht über den P-Wagen beim Einsteller. Dennoch behielt sich die Eisenbahn vor, den Privatwagen beim Leerlauf "auszunutzen", d. h. den Wagen mit Gütern zu beladen. Allerdings wurde klargestellt, daß diese Güter den Wagen nicht entwerten oder für den vom Einsteller beabsichtigten Zweck unbrauchbar machen dürfen.

1953 sind neue, erheblich verbesserte Einstellungsbedingungen in Kraft getreten. Außerdem wurde der Privatwagenabschlag eingeführt. Dabei hat die Frage, ob der P-Abschlag dem Einsteller oder dem Verlader zusteht, die VPI intensiv beschäftigt.

Ein weiterer Meilenstein war die Katalogschadenregelung, die ebenfalls 1953 eingeführt wur-

de. Danach werden bestimmte Schäden, die ohne besonderen Untersuchungsaufwand erkennbar sind und den Betrieb des Wagens stören, ohne aufwendige und zeitraubende Prüfung der Schuldfrage von der DB beseitigt. Die Katalogschadenregelung erleichtert dadurch einen effizienten Ladungsverkehr mit P-Wagen.

Die Frage der Haftung des Einstellers hat Bahn und Einsteller eigentlich immer beschäftigt. Als Ergebnis langer Diskussionen wurde 1962 das Haftungsabkommen abgeschlossen. Der Einsteller zahlt eine Pauschale pro Wagen, und die Eisenbahn hält ihn von Schadensersatzansprüchen frei. Ohne Haftungsabkommen würde der Einsteller auch ohne Verschulden praktisch für jeden Schaden haften, den sein P-Wagen verursacht hat. Von dieser Haftung konnte er sich vor 1962 nur dann befreien, wenn er ein Verschulden der Eisenbahn bewies. 1967 hat der Bundesgerichtshof eine solche Beweislastverteilung in den Einstellungsbedingungen für nichtig erklärt. Er hielt es für unangemessen, wenn dem Einsteller die Beweislast für Umstände aufgebürdet wird, die die Eisenbahn zu verantworten hat. Da seit einiger Zeit sowohl national als auch international wieder die Haftung des Einstellers und das Haftungsabkommen diskutiert werden, sollte man sich an das BGH-Urteil aus dem Jahre 1967 erinnern.

Eine wichtige Voraussetzung für die Investitionsbereitschaft und damit Risikoübernahme durch die Einsteller ist eine klare Abgrenzung zwischen P-Wagen und Bahnwagen. Dies war nicht immer so. In den Anfängen der 70er Jahre des letzten Jahrhunderts, als die Bahnen noch eine Miete für die Benutzung der P-Wagen bezahlten, wuchs die Zahl der Einstellungsanträge so stark, daß die Bahnen befürchteten, die P-Wagen könnten die Bahnwagen beschäftigungslos machen. Während des Bestehens der VPI hat es eine solche Befürchtung bei der Bahn nie gegeben. Im Gegenteil, in Zeiten knapper Mittel – und das war eigentlich immer der Fall – begrüßte die Bahn jeden P-Wagen als Chance, das Güterverkehrsgeschäft auf der Schiene auszuweiten. Sie mußte nicht in eigenes rollendes Material investieren und war vom Beschäftigungsrisiko befreit. Die

Les chemins de fer, de leur côté, évitaient de pénétrer avec leurs propres wagons dans les marchés des wagons P afin que ne s'établisse pas une concurrence obligatoirement inégale entre le transporteur réseau et les titulaires de wagons P. La libéralisation de la politique des wagons P de la DB n'a rien changé à cet état de choses. Dans les années soixante-dix, la DB, soutenue par le ministère fédéral des transports et le ministère fédéral des finances, encourageait les titulaires à investir dans des types de wagons se trouvant déjà dans le parc de la DB. Toutefois, cela valait uniquement pour le genre de wagons pour lesquels il y avait des goulots d'étranglements de capacité côté réseau. Cet exemple illustre bien que le financement privé de wagons de marchandises est déjà depuis longtemps un instrument éprouvé contribuant à la décharge du budget de l'état. J'aimerais maintenant citer un extrait d'une lettre de la DB adressée à l'association VPI en 1981 :

"La DB encouragera l'exploitation de wagons P là où les besoins du marché et la rentabilité du transport ferroviaire rendent une telle utilisation judicieuse. En ce qui concerne la protection des investissements pour les wagons P exigée par les intéressés, la DB considère le fait d'accorder une protection de confiance au titulaire comme une obligation résultant du contrat d'immatriculation. Le titulaire doit avoir la certitude que la DB ne restreigne pas les possibilités accordées d'exploitation des wagons P lorsque le marché est alimenté de façon satisfaisante et tienne compte de l'existence des wagons P lors de l'achat de wagons de marchandises propres. Enfin, il doit pouvoir être sûr que la DB ne discrimine pas les wagons P par rapport aux wagons réseaux en ce qui concerne le prix de transport."

Fin de citation.

Ces lignes pourraient être tirées d'une lettre de l'association VPI à la DB datée de 1996. Toutefois, je le répète, il s'agit d'une lettre de la DB adressée à VPI datant de 1981, ce n'est donc pas très vieux. Malheureusement, aujourd'hui la DB ne tient plus le même langage.

été importante au cours de l'histoire et peut être considérée comme un succès car un système équilibré a été développé qui permet aux réseaux, titulaires et chargeurs de travailler de façon raisonnable.

Les résultats de nos travaux sur le plan technique et dans le domaine de l'exploitation ne sont toutefois pas moins importants. La variété de types de wagons-citernes différents conçus et construits pour le transport de différentes marchandises, l'évolution permanente de ces wagons devant s'adapter aux modifications du droit des marchandises dangereuses, aux nécessités économiques et aux conditions d'exploitation sans cesse en évolution : voilà une série de succès qui finalement a conduit au fait qu'aujourd'hui pratiquement la moitié de la capacité de transport par rails est réalisée avec des wagons P. L'engagement et la créativité des titulaires de wagons P sans cesse à la recherche de possibilités d'expansion ont amené beaucoup de transports au domaine ferroviaire.

Cette série de succès provient sans aucun doute du fait que les efforts et la force innovatrice de nombreuses petites, moyennes et grandes entreprises et la collaboration des chargeurs, constructeurs de wagons et sociétés de location ont conduit à la création de plusieurs centaines de types de wagons parmi lesquels de nombreux wagons spéciaux construits sur mesure. L'association VPI compte aujourd'hui 75 entreprises ayant leurs propres wagons. Ces propriétaires de wagons P ne sont ni des dentistes, ni des avocats qui investissent dans des wagons et les laissent travailler sans s'en occuper. Ce sont plutôt des entreprises courageuses et créatrices ayant des collaborateurs hautement qualifiés qui, par leur action au sein d'organes nationaux et internationaux, ont créé ou contribué de façon décisive à la création des normes techniques actuelles.

La catégorie des wagons spéciaux de matières pulvérulentes pour produits en vrac de faible poids a été développée par les titulaires de wagons P. C'est grâce à leur imagination et à leur sens de l'entreprise que les produits correspondants peuvent être transportés par rails.

Bahn ihrerseits vermied es, in die P-Wagenmärkte mit eigenen Wagen einzudringen, um einen zwangsläufig ungleichen Wettbewerb zwischen dem Transporteur Bahn und den Einstellern von Waggonen nicht aufkommen zu lassen. Daran hat auch die Liberalisierung der Privatwagenpolitik der DB nichts geändert. In den 70er Jahren ermunterte die DB – unterstützt von Bundesverkehrsministerium und Bundesfinanzministerium – die Einsteller, auch in Wagenarten zu investieren, die sich bereits im Wagenpark der DB befanden. Dies galt jedoch nur für solche Wangengattungen, bei denen auf Bahnseite Kapazitätsengpässe bestanden. Daran wird deutlich, daß die private Finanzierung von Güterwagen bereits seit langem ein bewährtes Instrument ist, das zur Entlastung des Staatshaushaltes beiträgt. Ich möchte hier aus einem Brief der DB an die VPI aus dem Jahre 1981 zitieren:

"Die DB wird den Einsatz von Privatgüterwagen fördern, wo immer Marktbedürfnisse und Wirtschaftlichkeit des Schienenverkehrs dies sinnvoll erscheinen lassen. Hinsichtlich des von den Privatgüterwagen-Interessenten geforderten Investitionsschutzes für Privatgüterwagen sieht es die DB als eine sich aus dem Einstellungsvertrag ergebende Verpflichtung an, dem Einsteller einen Vertrauensschutz zu gewähren. Der Einsteller muß sicher sein, daß die DB die einmal zugestandenen Einsatzmöglichkeiten der Privatwagen bei befriedigender Versorgung des Marktes nicht einengt und bei der Beschaffung eigener Güterwagen das Vorhandensein von Privatgüterwagen berücksichtigt. Er muß schließlich darauf vertrauen können, daß die DB den Privatgüterwagen im Verhältnis zum bahn-eigenen Wagen nicht preislich diskriminiert."

Ende des Zitats.

Diese Zeilen könnten aus einem Brief der VPI an die DB im Jahre 1996 stammen. Aber – ich wiederhole – es handelt sich um einen DB-Brief an die VPI aus dem Jahre 1981, also gar nicht so lange her. Heute steht die DB bedauerlicherweise nicht immer zu diesen Aussagen.

Die Entwicklung der rechtlichen und wirtschaftlichen Rahmenbedingungen für den Einsatz von P-Wagen im Laufe der Geschichte war zwar wich-

tig und kann als Erfolg gewertet werden, denn es wurde ein ausgewogenes System entwickelt, mit dem die Bahn, die Einsteller und die Verloader vernünftig arbeiten können.

Nicht weniger wichtig waren aber die Ergebnisse unserer Arbeit auf technischem und betrieblichem Gebiet.

Die Vielzahl von unterschiedlichen Kesselwagentypen, die zum Transport der verschiedenen Ladegüter konzipiert und gebaut wurden, die ständige Fortentwicklung dieser Wagen, um sie den Veränderungen des Gefahrgutrechts und den sich ändernden wirtschaftlichen Notwendigkeiten und betrieblichen Einsatzbedingungen anzupassen, dies ist eine Erfolgsgeschichte, die letztlich dazu geführt hat, daß heute fast die Hälfte der Transportleistung auf der Schiene mit P-Wagen erbracht wird. Durch das Engagement und die Kreativität der P-Wagen-Einsteller, die ständig nach geschäftlichen Expansionsmöglichkeiten suchen, wurden viele Transporte auf die Schiene geholt.

Diese Erfolgsgeschichte beruht ganz eindeutig darauf, daß die Bemühungen und die Innovationskraft der vielen großen, mittleren und kleineren Unternehmen und die Zusammenarbeit von Verladern, Waggonbauern und Vermietgesellschaften viele hunderte Wagentypen hervorgebracht haben, darunter zahlreiche maßgeschneiderte Spezialwagen. In der VPI befinden sich heute 75 Unternehmen mit eigenen P-Wagen. Diese Eigentümer von P-Wagen sind keine Zahnärzte und Rechtsanwälte, die ihr Geld in Wagen anlegen und es ohne eigenes Zutun für sich arbeiten lassen. Es sind vielmehr mutige, kreative Unternehmen mit hochqualifizierten Mitarbeitern, die die heutigen technischen Standards durch ihr Wirken in nationalen und internationalen Gremien entweder geschaffen oder zumindest entscheidend dazu beigetragen haben.

Die Spezialwagenkategorie der Staubgutwagen für leichtgewichtige Schüttgüter ist von P-Wagen-Einstellern entwickelt worden. Ihrer Phantasie und ihrem unternehmerischen Engagement ist es zu verdanken, daß die entsprechenden Produkte auf der Schiene transportiert werden können.

Une autre catégorie exploitée d'abord en tant que wagons P sont les wagons à quatre essieux munis de larges parois latérales coulissantes. Ces wagons modernes ont permis de rentabiliser de nombreux transports par rails.

Ce sont des wagons P qui ont été construits en premier avec une capacité de 22,5 t par essieu. Bien sûr, cette évolution a été possible du fait que les chemins de fer ont modernisé leur réseau ferré afin de pouvoir absorber les grandes charges. Mais ce sont tout de même les titulaires de wagons P qui ont eu l'audace de dépasser les limites existant jusqu'alors et de rendre ainsi le transport ferroviaire plus compétitif.

Par leur action déterminée et la prise de risques dans de nombreux domaines, les propriétaires de wagons P ont joué un rôle précurseur. Naturellement, ils ont dû également subir des échecs, mais ils étaient prêts à prendre un risque calculé. (J'ai de la peine à imaginer ce que serait aujourd'hui le monde des wagons de marchandises sans les wagons P). Nos membres disposent d'un savoir-faire de haut niveau dans le domaine technique et l'utilisation de wagons de marchandises spéciaux, ils connaissent bien les besoins de nos clients chargeurs et ils travaillent étroitement avec tous les acteurs importants dans ce domaine, avec les réseaux et surtout avec les clients.

Pour concevoir, construire et mettre en circulation des wagons qui ont l'air aussi simple, de grands efforts financiers, techniques et d'organisation sont nécessaires. Les nombreuses entreprises membres de l'association VPI qui réalisent cette performance représentent un secteur économique dont la force innovatrice et la capacité économique sont à la disposition des chemins de fer qui devraient s'en servir afin de rendre ensemble le système ferroviaire plus attractif. Le titulaire qui a investi ou souhaite investir dans des wagons P met tout en œuvre pour que ses wagons soient exploités et les réseaux encaissent les prix du fret.

Etant donné que le trafic ferroviaire ne s'arrête pas à nos frontières, les activités au niveau international ont toujours eu une grande importance pour l'association VPI. Notre association de coordination, l'UIP, a été fondée en 1950. L'association VPI est devenu membre de l'UIP la même année. A trois reprises, l'association VPI a fourni le président de l'UIP pour un mandat de trois ans à chaque fois.

Alors que les partenaires des associations nationales de wagons P sont principalement les administrations ferroviaires nationales, l'UIP négocie surtout avec l'UIC, l'Union Internationale des Chemins de fer. Bien que l'UIC et l'UIP ont pu se mettre d'accord dans la majorité des questions touchant au domaine des wagons P, on ne peut toutefois pas parler de partenariat entièrement égal. Les fiches UIC, par exemple, même si elles sont en partie élaborées avec l'UIP, sont des dispositions unilatérales des chemins de fer.

C'est pourquoi, du côté des wagons P, s'est fait rapidement sentir le besoin de créer un droit des wagons européen uniforme qui permettrait de garantir en permanence un juste équilibre entre les intérêts des chemins de fer et des titulaires. Dans le domaine du transport international des wagons P, ce vœu a été réalisé sous la forme du RIP, le Règlement International concernant le transport ferroviaire des wagons P. Etant donné que le transport international de wagons P représente uniquement un secteur particulier dans la vie d'un wagon P, on a déjà essayé, dans les années cinquante, de créer une charte générale de droit international public pour les wagons P.

Ce projet ambitieux a échoué en raison de la diversité des intérêts des états, des chemins de fer et des titulaires de wagons P. On a seulement réussi à élaborer l'Aide-mémoire dans lequel les dispositions légales concernant les wagons P, le RIP, le RIV (Règlement pour l'emploi réciproque des wagons en trafic international) et les fiches UIC 433 et 280 sont regroupés systématiquement. L'Aide-mémoire s'est avéré être une aide dans la pratique quotidienne, mais il n'a pu renforcer la position juridique des wagons P.

Eine weitere Kategorie, die zuerst als P-Wagen eingesetzt wurden, sind die vierachsigen Schiebewagen mit großflächigen gleitenden Seitenwänden. Auch durch diese modernen Wagen sind viele Transporte auf der Schiene erst wirtschaftlich möglich geworden.

Es waren P-Wagen, die als erste mit einer Kapazität von 22,5 t Achslast gebaut wurden. Sicher wurde das dadurch ermöglicht, daß die Eisenbahnen ihr Schienennetz modernisierten, um die hohen Belastungen aufnehmen zu können. Aber dennoch waren es die P-Wagen-Einsteller, die den Mut hatten, die bisherigen Grenzen zu überschreiten und so den Schienentransport wettbewerbsfähiger zu machen.

Die Eigentümer von P-Wagen haben durch entschlossenes Handeln, durch die Übernahme von Risiken auf vielen Gebieten des Güterwagens eine Vorreiterrolle gespielt. Sie haben auf diesem Weg naturgemäß auch Rückschläge hinnehmen müssen. Aber sie waren bereit, ein kalkuliertes Risiko einzugehen. (Ich mag gar nicht daran denken, wie traurig die Güterwagenlandschaft heute aussehen würde, wenn es keine P-Wagen gäbe.) Unsere Mitglieder vereinen ein hohes Know-how in der Technik und der Verwendung von Spezialgüterwagen, sie verfügen über eine gute Kenntnis der Bedürfnisse unserer verladenden Kundschaft, und sie arbeiten in enger Partnerschaft mit allen wichtigen Akteuren in diesem Geschäft zusammen, mit der Bahn, aber vor allem mit den Kunden.

Um die Wagen, die so schlicht aussehen, zu konzipieren, zu bauen und in den Verkehr zu bringen, sind große finanzielle, technische und organisatorische Anstrengungen notwendig. Die große Zahl der Mitgliedsfirmen der VPI, die diese Leistung vollbringen, stellen einen Wirtschaftszweig dar, dessen Innovationskraft und wirtschaftliche Leistungsfähigkeit der Bahn zur Verfügung steht, die sie nutzen sollte, um gemeinsam das System Schiene attraktiver zu machen. Der Einsteller, der in P-Wagen investiert hat oder investieren will, wird seine ganze Kraft dazu verwenden, für den Wagen eine Beschäftigung zu bekommen. Dadurch erhält die Bahn wieder Frachteinnahmen.

Da der Eisenbahnverkehr nicht an unseren Staatsgrenzen halt macht, hat die internationale Arbeit für die VPI stets eine große Bedeutung gehabt. Unser internationaler Dachverband, die UIP, wurde 1950 gegründet. Die VPI trat ihr noch im selben Jahr als Mitglied bei. Insgesamt dreimal für eine Amtsperiode von jeweils drei Jahren stellte die VPI den Präsidenten der UIP.

Während Gesprächspartner der nationalen Privatwagenverbände in erster Linie die nationalen Eisenbahnverwaltungen sind, verhandelt die UIP vor allem mit dem internationalen Eisenbahnverband UIC. Obwohl UIC und UIP in den meisten P-Wagen-Angelegenheiten zu einem Einvernehmen kamen, kann von einer völlig gleichberechtigten Partnerschaft jedoch nicht gesprochen werden. So sind die UIC-Merkblätter, auch wenn sie teilweise gemeinsam mit der UIP erarbeitet wurden, einseitige Bestimmungen der Bahnen.

Es entstand daher auf der P-Wagenseite schon früh das Bedürfnis, ein einheitliches europäisches Wagenrecht zu schaffen, um dadurch einen gerechten Ausgleich der Interessen von Bahnen und Einstellern auf Dauer zu gewährleisten. Auf dem Gebiet der internationalen Beförderung von P-Wagen ist dies in Form des RIP, der internationalen Ordnung für die Beförderung von Privatwagen, auch gelungen. Da die internationale Beförderung von P-Wagen aber nur ein Teilbereich im Leben des P-Wagens ist, gab es schon in den 50er Jahren den Versuch, für den P-Wagen eine völkerrechtliche Generalcharta zu schaffen.

Dieses anspruchsvolle Vorhaben scheiterte an den unterschiedlichen Interessen der Staaten, der Eisenbahnen und der Privatwagen-Einsteller. Es gelang lediglich, das sogenannte Merkbuch (Aide-Mémoire) zu erstellen, in dem die P-Wagen-rechtlichen Bestimmungen des RIP, des RIV (Übereinkommen über die gegenseitige Nutzung der Güterwagen im internationalen Verkehr) und der UIC-Merkblätter 433 und 280 systematisch zusammengefaßt waren. Das Merkbuch war in der täglichen Praxis zwar eine Hilfe, eine Stärkung der Rechtsposition des P-Wagens konnte es aber nicht bewirken.

Dans le cadre de la révision du droit international du transport ferroviaire en raison de la réorganisation du trafic ferroviaire en Europe, l'UIP a, il y a un peu plus d'un an, fait une nouvelle tentative et déposé le projet d'un nouveau RIP. Son objectif était d'obtenir que certains droits minimaux du wagon P soient fixés au niveau du droit public et qu'un accord international de ce type ne règle pas uniquement le trafic international du wagon P.

Bien que le traitement de ce sujet exige un grand travail de coordination des organes internationaux compétents, nous n'avons pas encore perdu l'espoir d'obtenir une position juridique internationale renforcée du wagon P.

Réforme ferroviaire

L'événement décisif de l'histoire récente du wagon P et donc d'une grande importance pour notre association a été sans aucun doute la réforme ferroviaire du 1^{er} janvier 1994. Je crois qu'il n'est pas encore possible d'évaluer l'ampleur des modifications pour nos activités, mais les points suivants sont clairs :

1. La DB n'est plus une administration. Les tâches de souveraineté ont été transmises au nouvel office fédéral des chemins de fer. Cela correspond à l'organisation ordinaire des autres transporteurs et représente une des conditions pour l'arrivée d'autres entreprises ferroviaires privées sur le marché du transport par rails. Nous devons accepter cette nouvelle répartition des tâches même si elle nous impose des frais supplémentaires et entraîne la perte de synergies entre les fonctions administratives et commerciales.
2. La DB a augmenté sensiblement ses performances dans le domaine du trafic de marchandises, la rotation des trains a été accélérée, la distribution est devenue plus orientée vers la clientèle, plus souple et plus créatrice. Une réorganisation de la structure de distribution est prévue.

Nous souhaitons à la DB Cargo que ses projets soient couronnés de succès, car il est également dans notre intérêt que les chemins de fer améliorent leurs performances.

3. A l'heure actuelle, la DB remet en question ses relations avec ses anciens partenaires. Elle aimerait notamment modifier les conditions d'exploitation des wagons P. Elle souhaite qu'à l'avenir il y ait moins de conventions générales et plus d'accords individuels et flexibles. Son objectif est – comme l'a présenté Monsieur Heinisch au mois de septembre lors du Congrès UIP à Knokke – de devenir une entreprise tout à fait normale. Le domaine du trafic de marchandises des chemins de fer dont sera chargé à l'avenir la DB Cargo AG devra plus s'orienter sur la conjoncture du marché que sur des accords fixes d'ordre général. C'est ce que nous a également fait comprendre le Dr. Sinnecker lors d'un entretien récent où il était essentiellement question de protection de confiance, de concurrence entre DB et titulaires de wagons P et de conditions d'immatriculation.

Nous avons de nouveau déclaré que nous sommes prêts à accepter des changements judicieux. Par "judicieux" nous entendons uniquement des mesures améliorant la compétitivité du transport ferroviaire, des changements équilibrés et honnêtes. Par contre, nous n'accepterons pas des modifications se répercutant de façon unilatérale sur les titulaires de wagons P.

Nos rapports avec les chemins de fer n'ont pas été modifiés par la transformation de la Deutsche Bundesbahn en une société par actions. La DB AG est le successeur de la Deutsche Bundesbahn. La DB détient toujours le monopole dans le domaine du transport ferroviaire. Elle est la seule société de chemins de fer qui transporte des wagons P sur le réseau DB.

Im Zusammenhang mit der Revision des internationalen Eisenbahn-Transportrechts aufgrund der neuen Ordnung des Eisenbahnwesens in Europa hat die UIP vor einem guten Jahr einen erneuten Vorstoß unternommen und den Entwurf eines neuen RIP vorgelegt. Sie wollte damit erreichen, daß gewisse Mindestrechte des P-Wagens auf völkerrechtlichem Niveau festgelegt werden und ein solches zwischenstaatliches Abkommen nicht nur den internationalen Verkehr der P-Wagen regelt.

Obwohl die Behandlung dieses Themas in den zuständigen internationalen Gremien viel Abstimmungsarbeit erfordert, haben wir die Hoffnung auf eine stärkere internationale Rechtsstellung des P-Wagens noch nicht aufgegeben.

Bahnreform

Das einschneidendste Ereignis in der jüngeren Geschichte des Privatgüterwagens und damit von größter Bedeutung für unseren Verband war zweifellos die Bahnreform vom 1. Januar 1994. Ich glaube, die Tragweite der Veränderungen für unser Geschäft läßt sich noch gar nicht richtig abschätzen, aber folgendes ist klar:

1. Die DB ist keine Behörde mehr. Die hoheitlichen Aufgaben sind auf das neu geschaffene Eisenbahn-Bundesamt übergegangen. Dies entspricht der üblichen Organisation bei den anderen Verkehrsträgern und ist eine der Voraussetzungen für den Eintritt anderer, und zwar auch nichtstaatlicher Eisenbahnverkehrsunternehmen in den Markt für Schienentransporte. Wir müssen diese neue Aufgabenverteilung akzeptieren, auch wenn sie uns mit zusätzlichen Kosten belastet und den Verlust von Synergien zwischen behördlichen und betrieblichen Funktionen zur Folge hat.
2. Die DB AG hat ihre Leistungsfähigkeit im Güterverkehr merklich gesteigert, der Umlauf der Züge wurde beschleunigt, der

Vertrieb ist kundenfreundlicher, flexibler, kreativer geworden. Es steht eine Neuorganisation der Vertriebsstruktur bevor. Wir wünschen der DB Cargo bei diesem Vorhaben gutes Gelingen, denn es ist auch zu unserem Vorteil, wenn die Bahn ihre Leistungsfähigkeit verbessert.

3. Die DB stellt heute die Beziehungen zu ihren alten Partnern in Frage. Sie möchte insbesondere die Bedingungen für den Einsatz von P-Wagen ändern. Sie strebt in Zukunft weniger generelle, dafür mehr individuelle und flexiblere Vereinbarungen an. Ihr Ziel ist es – wie Herr Heinisch im September auf dem UIP-Kongreß in Knokke ausgeführt hat –, ein ganz normales Unternehmen zu werden. Der Güterverkehrsbereich der Bahn, die künftige DB Cargo AG, soll sich mehr an Marktverhältnissen als an festen, generellen Vereinbarungen ausrichten. Dies hat uns auch Herr Dr. Sinnecker kürzlich in einem Gespräch zu verstehen gegeben. Es ging dabei hauptsächlich um die Themen Vertrauensschutz, Wettbewerb zwischen DB und P-Wagen-Einstellern und Einstellungsbedingungen.

Wir haben wiederholt erklärt, daß wir für sinnvolle Änderungen offen sind. Dabei verstehen wir unter sinnvoll nur Maßnahmen, die zu einer Verbesserung der Wettbewerbsfähigkeit des Schienenverkehrs führen, Veränderungen, die ausgewogen und fair sind. Wenn die Änderungen die Einsteller von P-Wagen einseitig belasten, dann können wir sie nicht akzeptieren.

In unserem Verhältnis zur Bahn hat sich auch durch die Umwandlung der Deutschen Bundesbahn in eine AG prinzipiell nichts geändert. Die DB AG ist Rechtsnachfolgerin der Deutschen Bundesbahn. Die DB hat immer noch das Monopol im Schienentransport. Sie ist die einzige Eisenbahn, die auf dem DB-Netz P-Wagen befördert.

En ce qui concerne la protection de confiance – c'est-à-dire le partage du parc de wagons entre wagons P et wagons réseaux selon les types de wagons – la DB est d'aujourd'hui d'avis qu'une telle répartition des tâches n'est pas possible pour des raisons de législation sur les cartels. Nous ne partageons pas cet avis.

Les titulaires de wagons P n'ont jamais eu l'intention d'acheter des wagons de marchandises et de les exploiter à tort et à travers. Leurs investissements se sont toujours portés sur des marchés et des types de wagons précis. Il ne leur serait pas venu à l'idée d'entrer en concurrence avec leurs partenaires, les chemins de fer, dont ils sont entièrement dépendants pour le transport des wagons. Du point de vue de la législation sur les cartels, il n'y a rien d'inquiétant à ce que la DB s'abstienne d'entrer en concurrence avec ces types de wagons et sur ces marchés comme elle l'a indiqué dans sa lettre de 1981. Une telle abstention est au contraire une obligation pour les chemins de fer résultant du rapport d'immatriculation. Cet état de chose pourrait changer uniquement si la concurrence existait véritablement dans le domaine ferroviaire et si les titulaires de wagons P pouvaient en profiter librement. Comme on sait, nous sommes encore très éloignés de cette situation. En tant que titulaires, nous sommes toujours dépendants de la DB.

Les chemins de fer ont de nouveau déclaré – et ce, aussi à la suite de la réforme ferroviaire – qu'ils considèrent les titulaires de wagons P en premier lieu comme des partenaires. A l'avenir, ils n'excluront toutefois pas la concurrence si elle sert leurs intérêts économiques. Ces derniers temps, on ne peut s'empêcher de constater que le partenariat joue un rôle nettement moins important que les propres intérêts économiques des chemins de fer. Cette situation pourrait porter atteinte à la collaboration fructueuse menée pendant de longues années pour laquelle nous éprouvons une grande satisfaction et qui a permis à la DB d'obtenir un parc de wagons très varié.

Je crois que je n'ai pas besoin de souligner que nous ne sommes pas contre la concurrence. Cependant, une concurrence entre les wagons ré-

seau et les wagons P comporte le danger d'une discrimination étant donné que les chemins de fer, en tant que soumissionnaires du service de transport, peuvent se présenter avec ou sans wagons. Par contre, l'utilisateur de wagons P peut acheter le service de transport uniquement auprès de ce réseau. Par le biais du calcul du prix de revient moyen du fret et du prix des wagons, les chemins de fer ont le pouvoir de décider si les wagons P peuvent entrer en jeu. Nous sommes déjà en présence de cette situation pour un certain type de wagons. Je trouve regrettable que les chemins de fer essaient de nous soustraire des marchés qui sont déjà dans le domaine ferroviaire. Ils devraient plutôt essayer avec nous de faire venir de nouveaux transports dans le domaine ferroviaire.

En ce qui concerne la question des conditions d'immatriculation, un problème qui a conduit à la fondation de notre association il y a 75 ans, la DB est d'avis qu'elle peut procéder à des modifications unilatérales à son avantage. Dans ce cas également, le fait que la DB ait été transformée en société par actions ne change rien pour les titulaires. En nous fiant aux conditions-cadres existantes, autorisées du reste par le ministère des transports allemand, nous avons fait de gros investissements à longue échéance. Nous ne pouvons pas immatriculer nos wagons, construits selon les prescriptions de la DB, dans un autre réseau. Nous dépendons également de la DB pour le transport de ces wagons.

Des modifications unilatérales en faveur de la DB vont entraîner un renchérissement de l'exploitation des wagons P. L'absence d'une baisse correspondante des prix de transport pour le chargeur aura pour conséquence la perte d'autres transports pour le rail. Les titulaires de wagons P ont contribué ces dernières années de façon considérable à la compétitivité du transport ferroviaire en baissant les prix de location. Cette baisse a été possible grâce à la rationalisation de leurs entreprises et en partie par la construction de wagons par des constructeurs étrangers. Ils ne sont plus en mesure de supporter d'autres baisses de prix afin d'équilibrer les charges supplémentaires provenant des chemins de fer.

Zum Thema Vertrauensschutz – also der Aufteilung des Wagenparks zwischen P- und Bahn-Wagen nach Wagenarten – vertritt die DB heute die Auffassung, daß es eine solche Aufgabenteilung aus kartellrechtlichen Gründen nicht geben darf. Wir können diese Auffassung nicht teilen.

Es war nie die Absicht der P-Wagen-Einsteller, wahllos Güterwagen zu beschaffen und zu betreiben. Ihre Investitionen zielten stets auf bestimmte Märkte und bestimmte Wagengattungen. Es wäre ihnen nicht in den Sinn gekommen, mit ihrem Partner Bahn, von dem sie bei der Beförderung der Wagen völlig abhängig sind, in Konkurrenz zu treten. Es kann kartellrechtlich nicht bedenklich sein, wenn sich die DB des Wettbewerbs bei diesen Wagengattungen und auf diesen Märkten enthält, wie in ihrem Schreiben aus dem Jahr 1981 richtig dargelegt. Ein solcher Verzicht ist im Gegenteil eine sich aus dem Einstellungsverhältnis ergebende Pflicht der Bahn. Daran könnte sich nur dann etwas ändern, wenn es tatsächlich Wettbewerb auf der Schiene gäbe und sich die Besitzer von P-Wagen diesen Wettbewerb freizügig zu Nutze machen könnten. Von einem solchen Zustand sind wir bekanntlich noch weit entfernt. Nach wie vor sind wir als Einsteller auf die DB angewiesen.

Die Bahn hat wiederholt erklärt – und zwar auch nach der Bahnreform –, daß sie in den P-Wagen-Einstellern primär Partner sieht. Trotzdem könne sie in Zukunft Wettbewerb nicht ausschließen, wenn es in ihrem wirtschaftlichen Interesse liegen würde. In jüngster Zeit kann man sich des Eindrucks nicht erwehren, daß die Partnerschaft deutlich kleiner geschrieben wird als die eigenen wirtschaftlichen Interessen der Bahn. Dadurch kann die erfolgreiche Zusammenarbeit während der langen Periode, auf die wir heute mit Genugtuung zurückblicken können und die einen reichhaltigen Wagenpark für die DB hervorgebracht hat, gefährdet werden.

Ich glaube, ich brauche nicht besonders zu betonen, daß wir nicht gegen Wettbewerb eingestellt sind. Ein Wettbewerb zwischen Bahn-Wagen

und P-Wagen birgt aber die Gefahr der Diskriminierung in sich, da die Bahn als Anbieter der Transportleistung sowohl mit als auch ohne Wagen auftreten kann. Der P-Wagen-Nutzer kann die Transportleistung aber nur bei dieser einen Bahn einkaufen. Über die Mischkalkulation von Fracht- und Wagenkosten hat es die Bahn in der Hand, ob der P-Wagen überhaupt noch zum Zuge kommt. Diese Situation ist heute bereits bei einer Wagengattung gegeben. Ich finde es bedauerlich, daß die Bahn versucht, uns Geschäfte wegzunehmen, die bereits auf der Schiene sind. Sie sollte vielmehr mit uns gemeinsam neue Transporte auf die Schiene holen.

In der Frage der Einstellungsbedingungen – dem Problem, das vor 75 Jahren zur Gründung unseres Verbandes geführt hat – ist die DB der Auffassung, sie könne einseitig zu ihren Gunsten Änderungen vornehmen. Auch hier trifft jedoch zu, daß sich durch die Umwandlung der DB in eine Aktiengesellschaft die Verhältnisse für die Einsteller nicht geändert haben. Wir haben im Vertrauen auf bestehende Rahmenbedingungen, die im übrigen vom Bundesverkehrsministerium genehmigt wurden, hohe, langfristige Investitionen getätigt. Wir können unsere nach den Vorschriften der DB gebauten Wagen nicht bei einer anderen Bahn einstellen. Wir sind darauf angewiesen, daß die DB diese Wagen befördert.

Einseitige Veränderungen zugunsten der DB werden dazu führen, daß der Einsatz der P-Wagen verteuert wird. Ohne eine entsprechende Senkung der Frachtpreise für den Verloader wird das Ergebnis sein, daß der Schiene weitere Transporte verlorengehen. Die Einsteller von P-Wagen haben in den letzten Jahren bereits einen wesentlichen Beitrag zur Wettbewerbsfähigkeit des Schienengüterverkehrs durch Senkung der Mietpreise erbracht. Sie haben dies durch Rationalisierung in ihren Unternehmen und zum Teil durch Bau von Wagen bei Herstellern im Ausland erreicht. Weitere Kostensenkungen zum Ausgleich zusätzlicher Belastungen von seiten der Bahn können sie nicht mehr verkraften.

L'évolution du marché du trafic de marchandises

Tous les pronostics annoncent un marché du trafic de marchandises en forte augmentation. Les raisons en sont connues : marché européen, ouverture à l'est, globalisation des marchés, creux de production moins importants. Etant donné qu'en particulier les transports sur longues distances augmentent, le domaine ferroviaire devrait en profiter. Malheureusement, ce n'est pas le cas jusqu'à présent. Les augmentations dans le domaine ferroviaire, quand il y en a, sont relativement moins importantes que les augmentations de l'ensemble du trafic de marchandises. En Allemagne, la part du marché du rail dans le trafic des marchandises a baissé entre-temps à moins de 18%. Même les transports de marchandises dangereuses que les hommes politiques et également les chargeurs aimeraient voir transportés par rails, sont de plus en plus effectués par la route. Il ne s'agit pas d'exiger une augmentation du prix des transports routiers. Il faut trouver la solution dans le domaine ferroviaire qui dispose de potentiels considérables non utilisés. La question, quelque peu provocante, est toutefois de savoir si le système du trafic de marchandises sur rail avec ses prix d'infrastructure élevés peut rester concurrentiel. Sur ce point, nous espérons de votre part, cher Dr. Sandhäger, une réponse du point de vue de la politique des transports. L'opinion largement répandue selon laquelle le rail est désavantagé par rapport à la route en ce qui concerne le trafic de marchandises car la route, à l'inverse du rail, n'a pas à supporter les coûts d'infrastructure et frais externes dont elle est à l'origine, est-elle correcte ? Si oui, peut-on s'attendre à une correction de la part de la politique des transports ?

Perspectives

A l'occasion de notre jubilé, nous pouvons être fiers de l'importance des wagons P pour l'économie des transports et ses performances considérables dans le domaine ferroviaire. Cet état de fait ne doit toutefois pas nous faire oublier que nous devrons à l'avenir faire preuve d'encore plus de créativité et d'énergie afin de pouvoir réussir dans ce domaine malgré les conditions incertaines et la concurrence en augmentation constante des autres transporteurs.

L'association VPI est donc confrontée à de grandes tâches et doit relever d'importants défis. L'évolution de la politique et de l'économie des transports et particulièrement le développement dans le domaine ferroviaire exigent une association de wagons P forte au niveau national et une association de coordination internationale puissante, l'UIP. Toutefois, chaque entreprise membre de notre association doit en premier lieu faire face elle-même au changement structurel en cours et procéder aux adaptations nécessaires. L'association VPI vous apportera son soutien comme elle l'a fait depuis 75 ans.

Die Entwicklung des Güterverkehrs- marktes

Alle Prognosen deuten auf einen stark wachsenden Güterverkehrsmarkt hin. Die Gründe sind bekannt: europäischer Binnenmarkt, Öffnung des Ostens, Globalisierung der Märkte, geringere Produktionstiefen. Da insbesondere Transporte über längere Entfernungen zunehmen, müßte die Schiene hiervon profitieren. Leider ist dies bisher nicht der Fall. Die Zuwächse auf der Schiene, sofern überhaupt vorhanden, sind relativ geringer als die Zuwächse des gesamten Güterverkehrs. In Deutschland ist der Marktanteil der Schiene im Güterverkehr mittlerweile auf unter 18% gesunken. Selbst Gefahrguttransporte, die von der Politik, aber auch von der Verladerschaft lieber auf der Schiene gesehen würden, werden zunehmend auf die Straße verlagert. Die Forderung kann nicht sein, die Straße zu verteuern. Anzusetzen ist bei der Schiene, die über erhebliche ungenutzte Potentiale verfügt. Die – sicher etwas provokante – Frage ist allerdings, ob das System des Schienengüterverkehrs mit seinen hohen Infrastrukturkosten überhaupt im Wettbewerb bestehen kann. Dazu erhoffen wir von Ihnen, sehr geehrter Herr Dr. Sandhäger, eine Antwort von der Verkehrspolitik. Ist die weitverbreitete Meinung richtig, daß die Eisenbahn gegenüber dem Straßengüterverkehr benachteiligt ist, da dieser die von ihm verursachten Infrastruktur-Kosten und externen Kosten im Gegensatz zur Schiene nicht selbst tragen muß? Wenn diese Auffassung richtig ist, ist hier von der Verkehrspolitik eine Korrektur zu erwarten?

Ausblick

Anläßlich unserer heutigen Jubiläumsveranstaltung können wir mit Stolz auf die große verkehrswirtschaftliche Bedeutung des P-Wagens und seine beträchtlichen Leistungen für die Schiene zurückblicken. Dies kann aber nicht darüber hinwegtäuschen, daß wir in Zukunft noch mehr Kreativität und Energie aufbringen müssen, um in diesem Geschäft trotz der unsichereren Rahmenbedingungen und des ständig wachsenden Wettbewerbs der anderen Verkehrsträger bestehen zu können.

Die VPI sieht sich daher großen Aufgaben und Herausforderungen gegenüber. Die Entwicklung in Verkehrspolitik und Verkehrswirtschaft, insbesondere aber auch die Entwicklung der Eisenbahn, erfordern einen starken P-Wagen-Verband auf nationaler Ebene und einen starken internationalen Dachverband UIP. Jedoch muß sich jedes Mitgliedsunternehmen unserer Vereinigung dem sich vollziehenden Strukturwandel in erster Linie selbst stellen und die notwendigen Anpassungen vornehmen. Die VPI wird Sie dabei wie in der Vergangenheit seit 75 Jahren unterstützen.

	1995	1996
Cotisations	Recettes	Recettes
Vereinigung der Privatgüterwagen-Interessenten VPI, Hambourg	135 090,--	152 340,--
Verband der Privatgüterwagen-Interessenten VPI, Wien/Perchtoldsdorf	13 140,--	15 155,--
Société LOMATFER, Bruxelles	8 805,--	9 510,--
Asociación de Propietarios de Vagones de España, Madrid	10 667,12	13 985,--
ASOFEVA – Asociación de Operadores de Trans- porte Ferroviario y Propietarios de Vagones de España, Madrid	7 165,--	8 130,--
Association Française des Wagons de Particuliers AFWP, Paris	113 070,14	131 352,67
Private Wagon Federation, Little Hadham	14 520,--	15 670,--
ASSOCARRI, Milan	14 060,--	14 050,--
SUNFER, Gênes / Milan	7 375,--	8 145,--
NVPG, Rotterdam	4 910,--	5 453,--
IGT, Varsovie	–	16 570,--
SPV, Prague	17 560,--	21 210,--
Svenska Privatvagnföreningen, Stockholm	10 843,--	12 433,--
Verband Schweiz. Anschlußgeleise- und Privatgüterwagen-Besitzer VAP, Uitikon/Zurich	15 900,--	17 830,--
ZVKV, Trenčín	10 200,--	11 670,--
	383 305,26	453 413,67
Intérêts	3 551,93	3 222,61
Autres recettes	10 395,40	12 242,13
Sponsors	60 000,--	–
Dépenses	Dépenses	Dépenses
Experts	43 996,12	55 325,86
Interprète / traducteur	44 236,99	31 931,75
Réunions	16 014,81	5 765,57
Voyages, frais de déplacement	45 285,04	36 436,70
Secrétariat général	144 193,13	152 593,35
Représentation de Bruxelles	128 498,44	148 311,63
Divers	11 411,66	2 720,75
Excédent de recettes au 31.12.1995	23 616,40	
Excédent de recettes au 31.12.1996		37 792,80
	457 252,59	457 252,59
		470 878,41

Tous les montants en DM

	1995	1996
Beiträge	Einnahmen	Einnahmen
Vereinigung der Privatgüterwagen-Interessenten VPI, Hamburg	135 090,-	152 340,-
Verband der Privatgüterwagen-Interessenten VPI, Wien/Perchtoldsdorf	13 140,-	15 155,-
Société LOMATFER, Brüssel	8 805,-	9 510,-
Asociación de Propietarios de Vagones de España, Madrid	10 667,12	13 985,-
ASOFEVA – Asociación de Operadores de Transporte Ferroviario y Propietarios de Vagones de España, Madrid	7 165,-	8 130,-
Association Française des Wagons de Particuliers AFWP, Paris	113 070,14	131 352,67
Private Wagon Federation, Little Hadham	14 520,-	15 670,-
ASSOCARRI, Mailand	14 060,-	14 050,-
SUNFER, Genua / Mailand	7 375,-	8 145,-
NVPG, Rotterdam	4 910,-	5 453,-
IGT, Warschau	–	16 570,-
SPV, Prag	17 560,-	21 210,-
Svenska Privatvagnföreningen, Stockholm	10 843,-	12 433,-
Verband Schweiz. Anschlußgeleise- und Privatgüterwagen-Besitzer VAP, Uitikon/Zürich	15 900,-	17 830,-
ZVKV, Trenčín	10 200,-	11 670,-
	383 305,26	453 413,67
Zinsen	3 551,93	3 222,61
Sonstige Einnahmen	10 395,40	12 242,13
Sponsoren	60 000,-	–
Ausgaben	Ausgaben	Ausgaben
Experten	43 996,12	55 325,86
Dolmetscher, Übersetzer	44 236,99	31 931,75
Tagungen	16 014,81	5 765,57
Reisen, Spesen	45 285,04	36 436,70
Generalsekretariat	144 193,13	152 593,35
Repräsentanz Brüssel	128 498,44	148 311,63
Verschiedenes	11 411,66	2 720,75
Einnahmen-Überschuß per 31.12.1995	23 616,40	
Einnahmen-Überschuß per 31.12.1996		37 792,80
	457 252,59	457 252,59
	470 878,41	470 878,41

Alle Angaben in DM

Bilan

	1995		1996	
	Actif	Passif	Actif	Passif
Avoirs :				
Dresdner Bank, Hambourg	175 140,80		231 826,65	
Banque Lambert, Bruxelles	6 639,73		17 860,94	
Argent en caisse, Bruxelles	—		76,96	
Créances	20 000,—		—	
Dettes	30 033,78		40 225,—	
Fortune au 31.12.1995		171 746,75		
Fortune au 31.12.1996				209 539,55
	201 780,53	201 780,53	249 764,55	249 764,55

Fortune

	1995		1996	
	Actif	Passif	Actif	Passif
Fortune au 1.1.1995		148 130,35		
Fortune au 1.1.1996				171 746,75
Excédent de recettes 1995		23 616,40		
Excédent de recettes 1996				37 792,80
Fortune au 31.12.1995	171 746,75			
Fortune au 31.12.1996				209 539,55
	171 746,75	171 746,75	209 539,55	209 539,55

Tous les montants en DM

Bilanz

	1995		1996	
	Aktiva	Passiva	Aktiva	Passiva
Guthaben:				
Dresdner Bank, Hamburg	175 140,80		231 826,65	
Banque Lambert, Brüssel	6 639,73		17 860,94	
Barkasse, Brüssel	—		76,96	
Forderungen	20 000,—		—	
Verbindlichkeiten		30 033,78		40 225,—
Vermögen am 31.12.1995		171 746,75		
Vermögen am 31.12.1996				209 539,55
	201 780,53	201 780,53	249 764,55	249 764,55

Vermögen

	1995		1996	
	Aktiva	Passiva	Aktiva	Passiva
Vermögen am 1.1.1995		148 130,35		
Vermögen am 1.1.1996				171 746,75
Einnahmen-Überschuß 1995		23 616,40		
Einnahmen-Überschuß 1996				37 792,80
Vermögen am 31.12.1995	171 746,75			
Vermögen am 31.12.1996			209 539,55	
	171 746,75	171 746,75	209 539,55	209 539,55

Alle Angaben in DM

31.12.1996

Roelf J. Janssen
Generalsekretär

à l'intention de l'Assemblée générale de l'Union Internationale d'Associations de Propriétaires de Wagons de Particuliers

En notre qualité de Commissaires aux comptes de l'Association Suisse de Propriétaires d'Embranchements Particuliers et de Wagons Privés et en tant que Vérificateurs de l'UIP, désignés par l'Assemblée générale du 5 septembre 1996 à Stockholm, nous avons examiné les comptes de l'UIP pour l'exercice 1996 à la suite de quoi nous avons établi le présent 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 1996 se conclut avec un excédent de recettes de DM 37 792,80. Ce montant est à ajouter au solde de DM 171 746,75 au 31.12.1995. Il en résulte une fortune de DM 209 539,55 au 31.12.1996.

Voici le détail des recettes et des dépenses en DM :

	Dépenses	Recettes
Cotisations des membres		453 413,67
Intérêts		3 222,61
Autres recettes		14 242,13
Frais d'experts	55 325,86	
Interprète / traducteur	31 931,75	
Réunions diverses	5 765,57	
Voyages, frais de déplacement	36 436,70	
Secrétariat général	152 593,35	
Représentation de Bruxelles	148 311,63	
Divers	2 720,75	
Excédent de recettes au 31.12.1996	37 792,80	
	470 878,41	470 878,41

Nous avons constaté que la comptabilité est tenue avec exactitude. Nous vous proposons d'approuver les comptes de l'exercice 1996 et de donner décharge à l'administration gérante.

Genève, le 25 février 1997

Les Commissaires aux comptes :

signé U. Hegi

signé I. Stadler

zuhanden der Generalversammlung der Internationalen Union von Verbänden der Privatgüterwagen-Besitzer.

Als Rechnungsrevisoren des Verbandes Schweizerischer Anschlußgeleise- und Privatgüterwagen-Besitzer und als Revisoren der UIP, bestellt von der Generalversammlung am 5. September 1996 in Stockholm, ist uns die Jahresrechnung 1996 der UIP vorgelegt worden. Wir erstatten hiermit wie folgt Bericht.

Auf Grund 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 1996 schließt mit einem Einnahmen-Überschuß von DM 37 792,80 ab. Dieser Betrag ist dem Saldo per 31.12.1995 von DM 171 746,75 hinzuzufügen, was per 31.12.1996 ein Vermögen von DM 209 539,55 ergibt.

Nachstehend die einzelnen Einnahmen- und Ausgabenposten in DM:

	Ausgaben	Einnahmen
Mitgliederbeiträge		453 413,67
Zinsen		3 222,61
Sonstige Einnahmen		14 242,13
Experten	55 325,86	
Dolmetscher, Übersetzer	31 931,75	
Verschiedene Tagungen	5 765,57	
Reisen, Spesen	36 436,70	
Generalsekretariat	152 593,35	
Repräsentanz Brüssel	148 311,63	
Verschiedenes	2 720,75	
Einnahmen-Überschuß am 31.12.1996	37 792,80	
	470 878,41	470 878,41

Wir stellen fest, daß die Buchhaltung sorgfältig geführt ist. Wir beantragen die Genehmigung der Jahresrechnung 1996 unter Decharge-Erteilung an die Geschäftsführung.

Genf, den 25. Februar 1997

Die Revisoren:

gez. U. Hegi

gez. I. Stadler

Liste des membres / Mitgliederverzeichnis

Annexe III / Anlage III

	Téléphone / Téléfax Telefon / Telefax	Nombre de wagons P Anzahl P-Wagen
Allemagne / Deutschland Vereinigung der Privatgüterwagen-Interessenten VPI, Hochallee 60, D-20149 Hamburg	(+49) 40-450 50 86 (+49) 40-450 50 90	55 108
Autriche / Österreich Verband der Privatgüterwagen-Interessenten VPI, Lohnsteinstraße 36a, A-2380 Perchtoldsdorf	(+43) 1-865 66 85 (+43) 1-865 66 859	4 352
Belgique / Belgien LOMATFER – Union Professionnelle des Loueurs de Matériel de Chemin de Fer, 46, Avenue Herrmann-Debroux, B-1160 Bruxelles	(+32) 2-66 375 00 (+32) 2-66 375 10	2 203
Espagne / Spanien Asociación de Propietarios de Vagones de España, Juan Alvarez Mendizabal, 30-4º, E-28008 Madrid ASOFEVA – Asociación de Operadores de Transporte Ferroviario y Propietarios de Vagones de España, Monte Esquinza 41, 6º F, E-28010 Madrid	(+34) 1-547 82 86 (+34) 1-547 82 86 (+34) 1-308 68 75 (+34) 1-308 12 99	4 082 1 716
France / Frankreich Association Française des Wagons de Particuliers, Tour Aurore – Place des Reflets, Cedex 5, F-92080 Paris la Défense 2	(+33) 1-47 78 65 30 (+33) 1-47 73 52 12	47 485
Grande-Bretagne / Großbritannien Private Wagon Federation, "Homelea", Westland Green, Little Hadham, GB-Herts SG11 2AG	(+44) 1279 843 487 (+44) 1279 842 394	4 598
Italie / Italien ASSOCARRI Associazione Titolari Carri Ferroviari, Via Lanzone 29/31, I-20123 Milano SUNFER Associazione Utenti Noleggiatori Titolari Di Carri Ferroviari Privati F.S., Via Ravizza no. 4, I-20149 Milano	(+39) 2-86 45 44 24 (+39) 2-86 45 53 01 (+39) 2-480 17 551 (+39) 2-43 32 94	3 999 1 771
Pays-Bas / Niederlande NVPNG Nederlandse Vereniging Particuliere Goederen- wagens, Postbus 59083, NL-3008 PB Rotterdam	(+31) 10 429 57 00 (+31) 10 429 48 47	704
Pologne / Polen Izba Gospodarza Transportu Ladowego, U. Twarda 30, PL-00.831 Warszawa	(+48) 22-697 91 16 (+48) 22-697 91 95	23 586
République de Slovaquie / Slowakische Republik ZVKV Združenie vlastníkov a prevádzkovateľov súkromných koľajových vozidiel, Študentská 1, SK-911 57 Trenčín	(+421) 831-53 50 40 (+421) 831-53 50 40	3 020
Suède / Schweden Svenska Privatvagnföreningen, c/o Sveriges Industriförbund, Storgatan 19, S-11485 Stockholm	(+46) 8-783 80 13 (+46) 8-661 79 01	3 378
Suisse / Schweiz Verband Schweiz. Anschlußgeleise- und Privatgüterwagen- Besitzer VAP, Postfach, CH-8142 Uitikon/Zürich	(+41) 1-491 15 95 (+41) 1-491 28 80	5 378
République Tchèque / Tschechische Republik SPV – Sdružení majitelů a provozovatelů soukromých železničních vozů, Perucká 7, CZ-121 44 Praha 2	(+420) 2-691 08 37 (+420) 2-691 08 37	6 586
Total des wagons P affiliés à l'UIP au 1 ^{er} janvier 1996		167 966
Summe der P-Wagen, die der UIP per 1. Januar 1996 angeschlossen sind		

Assemblées générales / Generalversammlungen

			Président Präsident	Secrétaire général Generalsekretär
1950	Attisholz	17/18 avril	U. Sieber	W. Kesselring
1951	Attisholz	16 avril	U. Sieber	W. Kesselring
1952	Venise	17 avril		
1953	Carcassonne	28 mai	A. Doucet	W. Kesselring
1954	Bruxelles	15 juin		
1955	Innsbruck	30 juin		
1956	Munich	11 mai	J. Stoclet	W. Kesselring
1957	Rapallo	17 avril		
1958	Lugano	28 mai		
1959	Blois	22 mai	W. Körfgen	W. Kesselring
1960	Vienne	9 juin		
1961	Bruxelles	25 mai		E.-J. Fert
1962	Madrid	18 mai	M. Rassini	E.-J. Fert
1963	Rotterdam	6 juin		
1964	Lausanne	29 mai		
1965	Munich	2 sept.	G. Lagardelle	E.-J. Fert
1966	Mogliano Veneto	7 juin		
1967	Stockholm	17 mai		
1968	Nice	24 juin	R. de Garnica	E.-J. Fert
1969	Vienne	6 juin		
1970	Knokke Zoute	5 juin		
1971	La Haye	3 juin	W. Körfgen	E.-J. Fert
1972	Londres	15 juin		
1973	Madrid	17 mai		
1974	Hambourg	6 juin	J. de Bruyn	E.-J. Fert
1975	Lucerne	12 juin		
1976	Stockholm	17 juin		
1977	Ischia	31 mai	L. 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		
1991	Bruxelles	27 sept.		R. Janssen
1992	Cannes	1 ^{er} oct.	G. Amblot	R. Janssen
1993	Lugano	14 sept.		
1994	Madrid	21 sept.		
1995	Knokke	20 sept.	J.F. Weerts	R. Janssen
1996	Stockholm	5 sept.		