



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

1998[■]

49^e Rapport de Gestion

49. Geschäftsbericht

UIP



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

1998[■]

49^e Rapport de Gestion

49. Geschäftsbericht

■ **Table des matières**

- I. Le mot du Président
- II. Rapport d'activités de l'UIP
- III. La vie interne de l'UIP
- IV. Le Congrès UIP à Baden-Baden
- V. Obstacles dans le trafic transfrontalier du fret ferroviaire en Europe

- 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. Der UIP-Kongress in Baden-Baden
- V. Hindernisse im grenzüberschreitenden europäischen Schienengüterverkehr

- Anlage I Jahresrechnung
- Anlage II Revisorenbericht
- Anlage III Mitgliederverzeichnis

Gestion de l'UIP / Führung der UIP

Comité directeur / Direktionskomitee

■	Président :	Heinrich Sikora (Deutschland)
	Vice-présidents :	Gérard Amblot (France), Gernot Schwayer (Österreich)
	Secrétaire général :	Wolf D. Gehrmann

Stefan Garus (Rzeczpospolita Polska), Michael Harvey (United Kingdom), Ingemar Hertz (Sverige), Alberto Lopez Ribe (España), Alain Margerin (Belgique), Jaroslav Miklánek (Slovenská republika), Luciano Rampinelli (Italia), Manfred Schubert (Česká republika), André Suter (Schweiz), Nico van den Berg (Nederland)

Honorariat / Ehrentitel

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

Comité de gérance / Geschäftsführender Ausschuss

■	Président :	Heinrich Sikora
	Vice-présidents :	Gérard Amblot, Gernot Schwayer
	Président de la Commission UIP :	Hervé Thoumyre
	Secrétaire général :	Wolf D. Gehrmann
	Membres :	Michael Harvey, Alberto Lopez Ribe

Commission UIP / UIP-Kommission

■	Président :	Hervé Thoumyre
	Vice-présidents :	Michel Lembeye, Gernot Schwayer

Emmanuel Cossic, François Lacour, Alain Margerin, Angel Mendoza Lozano, Geoffrey G. Pratt, Andrea Sangiorgi, Manfred Schubert, André Suter, Henning Traumann, Gerhard Umbach, Jerzy Zabecki

Secrétariat général / Generalsekretariat

Wolf D. Gehrmann

Boulevard du Souverain 53/17
B - 1160 Bruxelles

Téléphone : (+32) 2-672 88 47

Téléfax : (+32) 2-672 81 14

E-mail: uip@unicall.be

Website: <http://www.uiprail.org>

I. Le mot du Président

En octobre 1998, à Baden-Baden, les associations-membres de l'UIP m'ont confié la tâche de Président de l'UIP. Monsieur Weerts m'a transmis une association parfaitement organisée qu'il avait mise sur pied dans les années passées avec notre Secrétaire général de longue date, Monsieur Janssen. Monsieur Weerts s'est engagé pour que l'UIP obtienne un Secrétaire général titulaire, sans lequel il n'est plus possible d'atteindre les objectifs de l'association dans le cadre d'une politique européenne des transports initiée de plus en plus de Bruxelles. Sous la présidence de Monsieur Weerts, l'UIP s'est donné de nouveaux statuts et notre association est désormais enregistrée à Bruxelles. Les relations avec les institutions européennes, nouées à l'origine par Monsieur Janssen, ont pu être considérablement approfondies par Monsieur Weerts et son bureau permanent à Bruxelles. La réputation de l'UIP est désormais bien établie au sein de la Commission.

Bien que le wagon-P soit encore trop peu connu du public et de nombreux milieux politiques, la Commission de l'UE a reconnu ces dernières années l'importance de notre rôle pour le trafic des marchandises par chemins de fer. L'UIP tient désormais une place bien définie parmi les associations de coordination et les institutions politiques européennes.

Nous nous réjouissons également de constater qu'une collaboration fructueuse avec les autres associations européennes se développe peu à peu dans le secteur du transport ferroviaire. Les objectifs communs de l'UIC, CCFE, UNIFE, EIA, UIRR et UIP en tant que partenaires peuvent être soutenus de façon efficace par des actions communes.

En 1998, l'événement le plus important de la vie de notre association a été le Congrès de Baden-Baden où se sont rencontrés les titulaires de wagons P, les chargeurs, les réseaux, la Commission de l'UE, les fabricants et les scientifiques. Trois ateliers différents ont permis de discuter de sujets très variés portant sur la politique des transports, les aspects techniques et commerciaux. Le rapport

du Congrès a bien rendu l'étendue des sujets sur lesquels nous devons nous pencher ainsi que la variété des opinions s'y rapportant.

Les constatations faites lors de ce Congrès constitueront le point de départ de nos activités futures.

En matière de politique des transports, nous nous engagerons auprès de la Commission de l'UE pour obtenir satisfaction dans les domaines suivants :

- Amélioration de la compétitivité des chemins de fer afin d'augmenter le tonnage transporté par rail ;
- Plus de concurrence entre les réseaux ;
- Harmonisation à l'échelle européenne des conditions portant sur le trafic des marchandises par chemins de fer ;
- Réduction de la discrimination entre les wagons P et les wagons R.

Sans une amélioration sensible de la compétitivité des réseaux, l'avenir du trafic de marchandises par chemins de fer est menacé. La pression exercée par le transport routier est très forte et ne cesse de se développer. Ceux qui croient que cette situation trouvera une solution naturelle dans l'effondrement du trafic sur les autoroutes se font des illusions.

Dans différents pays européens, les réseaux nationaux ont essayé d'améliorer leur situation économique dans le domaine du transport de marchandises aux dépens des titulaires de wagons P. Ces réseaux oublient que les titulaires de wagons P sont leurs agents les plus fidèles et les plus efficaces en matière de transport par charges complètes. Toutefois, nous ne nous en tiendrons pas seulement à la constatation que les exploitants de wagons P ne sont pas suffisamment appréciés des réseaux. A long terme, nous n'accepterons pas le préjudice causé aux wagons P par rapport aux wagons réseaux, par exemple en ce qui concerne le prélèvement d'un prix de transport à vide.

I. Vorwort des Präsidenten

Die Mitgliedsverbände der UIP haben mir im Oktober 1998 in Baden-Baden die Aufgabe des Präsidenten der UIP übertragen. Ich konnte von Herrn Weerts eine gut geordnete Verbandsorganisation, die er in den vergangenen Jahren gemeinsam mit unserem langjährigen Generalsekretär Herrn Janssen aufgebaut hat, übernehmen. Herr Weerts hat sich dafür eingesetzt, dass die UIP einen hauptamtlichen Generalsekretär erhält, ohne den die Zielsetzungen des Verbandes im Rahmen einer immer stärker von Brüssel ausgehenden europäischen Verkehrspolitik nicht mehr erreicht werden können. Die UIP hat sich unter der Präsidentschaft von Herrn Weerts neue Statuten gegeben und ist nunmehr in Brüssel fest registriert. Die Kontakte zu den Brüsseler Institutionen, die ursprünglich von Herrn Janssen geknüpft worden sind, hat Herr Weerts mit seinem permanenten Büro in Brüssel noch erheblich vertiefen können. Die UIP ist nun im Ansehen der Kommission fest etabliert.

Obwohl der Privatgüterwagen in der Öffentlichkeit und auch in vielen politischen Kreisen immer noch viel zu wenig bekannt ist, ist es in den letzten Jahren gelungen, die Anerkennung unserer für den Schienengüterverkehr so bedeutenden Funktion in der EU-Kommission zu gewinnen. Im Konzert der europäischen Dachverbände und der europäischen politischen Institutionen hat die UIP heute eine feste Stimme.

Es ist außerdem erfreulich, dass sich mit den anderen europäischen Verbänden auf dem Sektor des Schienenverkehrs allmählich eine fruchtbare Zusammenarbeit entwickelt. Gemeinsame Ziele von UIC, GEB, UNIFE, EIA, UIRR und UIP als gleichberechtigte Partner können durch gemeinsame Aktionen wirksam vertreten werden.

Das bedeutendste Ereignis in unserem Verbandsgeschehen war 1998 der UIP-Kongress in Baden-Baden, wo sich P-Wageneinsteller, Verloader, Eisenbahnen, die EU-Kommission, Hersteller und Wissenschaftler getroffen haben. In drei Workshops wurde eine große Bandbreite von Themen verkehrs-

politischer, kommerzieller und technischer Natur diskutiert. Das weite Feld der Themen, mit denen wir uns zu beschäftigen haben, und die unterschiedlichen Auffassungen sind im Kongressbericht gut wiedergegeben.

Auf den Erkenntnissen des Kongresses können wir in den nächsten Jahren bei unserer Arbeit aufbauen.

Verkehrspolitisch werden wir uns bei der EU-Kommission für folgende Forderungen stark machen:

- Verbesserung der Wettbewerbsfähigkeit der Eisenbahn und damit mehr Fracht auf die Schiene;
- mehr Wettbewerb unter den Bahnen;
- EU-weite Harmonisierung der Bedingungen für den Schienengüterverkehr;
- Abbau der Diskriminierung zwischen Bahn- und P-Wagen.

Wenn die Wettbewerbsfähigkeit der Bahnen nicht dramatisch verbessert wird, hat der Schienengüterverkehr keine Zukunft. Der Druck durch den Straßengüterverkehr ist außerordentlich stark und nimmt noch zu. Wer glaubt, dass sich dies durch den Verkehrskollaps auf den Autobahnen von selbst regelt, erliegt einer Illusion.

In einzelnen europäischen Ländern gibt es Versuche nationaler Bahnen, ihre wirtschaftliche Lage im Güterverkehr zu Lasten der Einsteller von Privatgüterwagen zu verbessern. Die betreffenden Bahnen übersehen dabei, dass die P-Wageneinsteller ihre treuesten und effektivsten Akquisiteure für den Wagenladungsverkehr sind. Mit der Feststellung, dass die Bedeutung der Betreiber von Privatgüterwagen von den Bahnen nicht ausreichend gewürdigt wird, werden wir es jedoch nicht bewenden lassen. Die fortgesetzte Benachteiligung der Privatgüterwagen gegenüber Bahnwagen, z.B. durch Erhebung von Leerlauffrachten, werden wir auf Dauer nicht hinnehmen.

L'UIP est une organisation de coordination dont la tâche consiste, entre autres, à entretenir la communication entre les associations nationales de toute l'Europe. Notre objectif est de renforcer sensiblement cette communication et de soutenir les associations nationales dans leurs activités. Des informations concernant le développement dans les autres pays et, ainsi, la garantie d'un niveau de connaissances égal à l'échelle européenne confortera les associations-membres nationales.

Le travail de notre association se caractérise par des activités très diversifiées dans le domaine

technique, juridique et commercial ainsi que dans le domaine de la normalisation et des prescriptions pour les matières dangereuses. Cet ensemble d'activités ne peut être réalisé sans la collaboration de toutes les associations nationales et de leurs sociétés-membres. Je remercie ici tous ceux qui, par leur contribution personnelle, participent à réaliser nos objectifs et je leur souhaite beaucoup de succès pour l'avenir.

Le Président :
Heinrich Sikora

Die UIP ist ein europäischer Dachverband, der unter anderem die Aufgabe hat, die Kommunikation zwischen nationalen Verbänden in ganz Europa zu pflegen. Es ist unser Ziel, die Kommunikation deutlich zu verstärken und die nationalen Verbände bei ihren Aufgaben zu unterstützen. Informationen über die Entwicklung in anderen Ländern und damit die Sicherstellung eines europaweiten Kenntnisstandes auf gleichem Niveau wird die nationalen Mitgliedsverbände der UIP stärken.

Die Arbeit unseres Verbandes ist durch weit verzweigte Aktivitäten auf technischem, rechtlichem

und kommerziellem Gebiet sowie auf dem Gebiet der Normung und der Regeln für das Gefahrgut gekennzeichnet. Dieses Bündel von Aufgaben kann nur durch die Mitwirkung aller nationalen Verbände und ihrer Mitgliedsfirmen bewältigt werden. Ich danke allen, die daran mitarbeiten und ihren persönlichen Beitrag zur Erreichung unserer Ziele leisten, sehr herzlich für ihre Arbeit und wünsche ihnen für die Zukunft viel Erfolg.

Der Präsident:
Heinrich Sikora

II. Rapport d'activités de l'UIP

Introduction

Outre les domaines traditionnels d'action de l'UIP, l'année 1998 a vu se développer nos relations avec la Commission Européenne.

La volonté affirmée depuis plusieurs années d'être présent au plan européen a porté ses fruits et l'UIP est aujourd'hui une association reconnue du monde du transport.

Dans ses domaines plus traditionnels, l'UIP, par son Comité de Gérance, la Commission et ses Groupes d'Etudes, a continué sa collaboration avec l'Organisation intergouvernementale pour les Transports Internationaux Ferroviaires (OTIF) ainsi qu'avec l'UIC, sur la fiche 433, l'Accord en Garantie et sur les nombreux développements techniques des wagons.

Les travaux au sein de l'UIP nécessitent beaucoup de temps et rien ne se ferait sans la collaboration de nombreuses personnes appartenant aux associations nationales-membres qui s'engagent en plus de leurs activités professionnelles proprement dites. Tous ces concours sont nécessaires, et que soient remerciés tous ceux qui interviennent pour soutenir l'action de l'UIP.

Les questions qui se rapportent à l'exploitation de nos parcs de wagons restent celles qui nous préoccupent le plus. Et ainsi nos relations avec l'UIC, dans la lignée d'une collaboration ancienne et fructueuse, réclament toute notre attention. Les réunions communes dans le cadre de la Commission UIC/UIP rythment deux fois par an la revue des sujets de discussion.

Union Européenne

Les gestionnaires de l'infrastructure de transport doivent supporter tous les coûts dont ils sont à l'origine, y compris les coûts externes tels qu'atteintes à l'environnement, bruits, accidents et embouteillages.

En 1998, la mesure la plus importante prise par la Commission de l'UE a été la présentation dans son livre blanc intitulé "Des prix corrects pour l'utilisation de l'infrastructure" d'un système échelonné pour les taxes d'utilisation de l'infrastructure au sein de l'UE.

Dans le même temps, elle présentait trois nouvelles propositions ayant pour but d'assurer une meilleure utilisation de l'infrastructure ferroviaire européenne.

La Commission de l'UE a signalé sa déception en ce qui concerne l'application de la directive 91/440. Les droits d'accès à l'infrastructure ferroviaire prévus sont pratiquement inutilisés et sont liés à trop de conditions pour attirer de nouveaux opérateurs de marché. Dans l'ensemble, la Commission a dû constater qu'il n'existe toujours pas de concurrence sur le rail et que les réseaux continuent à se comporter comme s'ils détenaient le monopole des transports dans leurs pays respectifs.

A la suite d'une entrevue au mois d'avril entre des représentants de l'UIP sous la direction du Président Jacques Weerts et le commissaire de l'UE Neil Kinnock, il y a eu de nouveau un entretien avec des représentants de haut niveau de la Commission de l'UE, le directeur général Coleman et le directeur Hanreich de la direction générale VII. L'engagement fait au commissaire de l'UE Kinnock d'une collaboration concrète de l'UIP avec les services de l'UE a été confirmé.

En début d'année, la Commission de l'UE a lancé une politique de lutte contre le bruit qui comprendra une directive-cadre portant sur le bruit et des directives spéciales sur l'émission de bruit. Au mois de mars, des représentants de l'UIP ont

II. Bericht über die Arbeit der UIP

Einleitung

Das Jahr 1998 war nicht nur von den üblichen Tätigkeitsbereichen der UIP, sondern auch von der Entwicklung unserer Beziehungen zur Europäischen Kommission geprägt.

Der seit Jahren bekräftigte Wille, auf europäischer Ebene präsent zu sein, hat Erfolg gezeigt, und die UIP ist heute in der Fachwelt des Verkehrswesens ein anerkannter Verband.

Auf den mehr traditionellen Gebieten hat die UIP über den Geschäftsführenden Ausschuss, die Kommission und die Studiengruppen ihre Zusammenarbeit mit der Zwischenstaatlichen Organisation für den internationalen Eisenbahnverkehr (OTIF) und der UIC im Bereich des Merkblattes 433, des Haftungsabkommens und zahlreicher technischer Wagenentwicklungen fortgeführt.

Die Arbeit in der UIP ist sehr zeitintensiv und ohne die Mitwirkung zahlreicher Personen aus den nationalen Mitgliedsverbänden, die sich außerhalb ihrer eigentlichen beruflichen Tätigkeit im engeren Sinne engagieren, wäre diese nicht zu bewältigen gewesen. Eine solche Mitarbeit ist ganz gewiss notwendig und an dieser Stelle sei all jenen gedankt, die mitgeholfen haben, die Tätigkeit der UIP zu unterstützen.

Die Fragen im Zusammenhang mit dem Betrieb unserer Wagenparks stehen für uns nach wie vor deutlich im Vordergrund. Daher erfordern auch unsere Beziehungen zur UIC im Zuge einer altgedienten und fruchtbaren Zusammenarbeit unsere ungeteilte Aufmerksamkeit. Die zweimal jährlich stattfindenden gemeinsamen Sitzungen im Rahmen der UIC/UIP-Kommission geben hierbei die zur Diskussion anstehenden Themen vor.

Europäische Union

Die Nutzer der Verkehrsinfrastruktur sollen für alle Kosten zahlen, die sie verursachen, einschließlich externer Kosten wie Umweltschäden, Lärm, Unfälle und Verkehrsstaus.

Als wichtigste Maßnahme in 1998 legte die EU-Kommission in ihrem Weißbuch "Faire Preise für die Infrastrukturbenutzung" ein abgestuftes Konzept für einen Gemeinschaftsrahmen für die Verkehrsinfrastrukturgebühren in der EU vor.

Gleichzeitig legte sie drei neue Vorschläge vor, die einen effizienteren Nutzen europäischer Schieneninfrastruktur gewährleisten sollen.

Hinsichtlich der Umsetzung der Richtlinie 91/440 zeigte sich die EU-Kommission nicht zufrieden. Die vorgesehenen Zugangsrechte zur Schieneninfrastruktur werden kaum genutzt und an zu viele Bedingungen geknüpft, um neue Marktoperateure anzulocken. Insgesamt musste die Kommission feststellen, dass es immer noch keinen Wettbewerb auf der Schiene gibt und die nationalen Bahnen sich weiterhin wie Monopole benehmen.

Nachdem Vertreter der UIP unter Leitung von Präsident Jacques Weerts im April ein Gespräch mit EU-Kommissar Neil Kinnock führten, kam es erneut im Mai zu einem Gespräch mit hochrangigen Vertretern der UIP-Kommission, Generaldirektor Coleman und Direktor Hanreich von der Generaldirektion VII. Bekräftigt wurde die bereits EU-Kommissar Kinnock gemachte Zusage einer konkreten Zusammenarbeit der UIP mit Dienststellen der EU.

Anfang des Jahres gab die EU-Kommission den Start einer Politik zur Lärmbekämpfung bekannt, die aus einer Rahmenrichtlinie über Umweltlärm und aus speziellen Richtlinien über Lärmemissionen bestehen wird. Im März stellten Vertreter der UIP

présenté à la direction générale VII, chargée des questions portant sur le bruit, leur position concernant une réduction du bruit pour les wagons de marchandises.

A la suite de cette intervention, la Commission de l'UE a demandé d'intégrer l'UIP dans un accord écologique volontaire portant sur la réduction du bruit des wagons de marchandises que l'UIC avait proposé entre-temps à la Commission de l'UE. Celle-ci considère que des accords écologiques volontaires auxquels adhère l'industrie sont un excellent moyen d'imposer leurs objectifs en matière de réduction des dangers encourus par l'environnement. Dans le cas où de tels accords pourraient être conclus avec un caractère obligatoire au niveau européen, des mesures légales s'avèreraient superflues.

Une lettre commune UIP/UIC présentera à la Commission de l'UE la conclusion d'un accord volontaire tenant compte d'une stricte neutralité des coûts.

OTIF

En 1998, les travaux portant sur la réforme du COTIF ont été poursuivis de façon intensive. En deuxième lecture, le comité de révision du COTIF s'est penché entre autres sur les règles uniformes concernant le contrat de transport international ferroviaire des marchandises (CIM) et les règles uniformes concernant le contrat d'utilisation de wagons dans le transport international ferroviaire (CUV).

Pour les véhicules ferroviaires roulant sur leurs propres roues, déclarés en tant que matière transportée, quelques prescriptions spéciales seront ajoutées au CIM. Ces prescriptions concernent les indications notées dans la lettre de voiture et la responsabilité du transporteur. Le comité de révision a établi clairement que les wagons réseaux comme les wagons P sont en règle générale des moyens de transport et sont transportés seulement exceptionnellement en tant que matière, par exemple dans le cas d'un wagon neuf allant du fabricant

à l'acheteur. Si les parties concluent un contrat de transport ferroviaire international, elles sont soumises aux prescriptions obligatoires du CIM. En revanche, les contrats d'exploitation ne sont pas soumis aux prescriptions du CIM et peuvent également s'écarter des prescriptions légales du CUV.

La tâche de l'UIP consistera donc à élaborer avec les titulaires, les chargeurs et les entreprises ferroviaires des conditions uniformes pour les contrats d'exploitation basées sur la fiche UIC 433. Ces conditions devront tenir compte des particularités des wagons P et établir une distinction précise entre le contrat d'exploitation et le contrat de transport.

UIC

Après de nombreuses années où nos relations avec l'UIC se limitaient aux sujets traités à la Commission, l'1997 avait initié au dialogue au niveau des directions de nos deux associations. Cet échange de vue déboucha sur une proposition faite à l'UIP de devenir membre associé de l'UIC. Cette offre provoqua un débat interne au sein de l'UIP sur les avantages et les inconvénients d'appartenir à l'UIC. La décision finale a été de ne pas accepter la proposition de l'UIC tant que les évolutions de structure nécessitées par les nouvelles directives européennes ne nous seraient pas connues. Néanmoins, il a été convenu d'accentuer notre collaboration technique et l'UIP est officiellement présente au Comité C5 "Matériel et Traction", au Sous-Comité mixte 25B chargé des wagons de marchandises, à la "Task Force Noise" qui étudie les conditions techniques d'un accord volontaire entre la Commission Européenne, l'UIC, la CCFE et l'UIP.

De plus en plus souvent, l'UIC et l'UIP sont des alliés objectifs qui sont amenés à prendre des positions convergentes, que ce soit dans les domaines de développement des transports ferroviaires ou dans les domaines de la protection de l'environnement.

L'aspect le plus important de la collaboration des deux associations se concrétise dans les réunions de la Commission WP de l'UIC avec la Commission UIP. Cette année l'accent a porté sur la nou-

der Generaldirektion VII, die die Federführung für den Schienenlärm beansprucht, ihre Position zur Verringerung von Lärm bei Güterwagen vor.

Als Folge dieser Intervention forderte die EU-Kommission den Einschluss der UIP in ein freiwilliges Umweltabkommen zur Lärmverringerung bei Schienengüterwagen, das die UIC mittlerweile der EU-Kommission vorgeschlagen hatte. Letztere betrachtet freiwillige Umweltvereinbarungen unter Einschluss der Industrie als geeignetes Mittel, ihre Zielvorstellungen hinsichtlich einer Verringerung von Umweltbelastungen durchzusetzen. Wenn derartige Vereinbarungen in bindender Form auf europäischer Ebene abgeschlossen werden, können sie gesetzliche Maßnahmen überflüssig machen.

In einem gemeinsamen UIP/UIC-Schreiben soll der EU-Kommission unter Voraussetzung strikter Kostenneutralität der Abschluss einer freiwilligen Vereinbarung angeboten werden.

OTIF

Die Arbeiten an der COTIF-Reform wurden 1998 intensiv fortgesetzt. Der COTIF-Revisionsausschuss befasste sich in zweiter Lesung u.a. mit den "Einheitlichen Rechtsvorschriften für den Vertrag über die internationale Eisenbahnbeförderung von Gütern (CIM)" und den "Einheitlichen Rechtsvorschriften für Verträge über die Verwendung von Wagen im internationalen Eisenbahnverkehr (CUV)".

In die CIM sollen für auf eigenen Rädern rollende Eisenbahnfahrzeuge, die als Beförderungsgut aufgegeben werden, einige wenige Sondervorschriften eingefügt werden. Diese Sondervorschriften betreffen die Angaben im Frachtbrief und die Haftung des Beförderers. Der Revisionsausschuss stellte klar, dass sowohl Bahnwagen als auch P-Wagen in aller Regel Beförderungsmittel sind und nur ausnahmsweise als Gut – z.B. der fabrikneue Wagen vom Hersteller an den Besteller – befördert werden. Schließen die Parteien allerdings einen internationalen Eisenbahnbeförderungsvertrag, sind sie den zwingenden Vorschriften der CIM unterwor-

fen. Dagegen unterliegen Verwendungsverträge nicht den Vorschriften der CIM und können auch von den gesetzlichen Bestimmungen der CUV abweichen.

Aufgabe der UIP wird es daher sein, gemeinsam mit Einstellern, Verladern und Eisenbahnen auf der Grundlage des UIC-Merkblatts 433 einheitliche Bedingungen für Verwendungsverträge zu erarbeiten, die den Besonderheiten des P-Wagen-Einsatzes gerecht werden und den Verwendungsvertrag vom Beförderungsvertrag eindeutig abgrenzen.

UIC

Nach zahlreichen Jahren, in denen unsere Beziehungen zur UIC sich auf die in der Kommission behandelten Themen beschränkten, wurde 1997 ein Dialog auf der Führungsebene der beiden Verbände ins Leben gerufen. Dieser Meinungsaustausch führte zu einem an die UIP herangetragenen Vorschlag, assoziiertes Mitglied der UIC zu werden. Dieses Angebot löste innerhalb der UIP eine Debatte über die Vor- und Nachteile einer Mitgliedschaft in der UIC aus. Die abschließende Entscheidung war, den Vorschlag der UIC nicht anzunehmen, solange die von den neuen europäischen Richtlinien geforderten strukturellen Entwicklungen uns nicht bekannt sind. Dennoch wurde vereinbart, unsere technische Zusammenarbeit zu verstärken, woraufhin die UIP nun offiziell im C5 "Rollendes Material" und im mit Güterwagen befassten gemischten Unterkomitee 25B sowie bei der "Task Force Noise", welche die technischen Bedingungen für eine freiwillige Vereinbarung zwischen der Europäischen Kommission, der UIC, der GEB und der UIP untersucht, dabei ist.

Immer häufiger werden UIC und UIP zu sachlichen Verbündeten, deren Positionen sich zusehends annähern, sei es im Bereich der Entwicklung des Schienenverkehrs oder auf dem Gebiet des Umweltschutzes.

Der wichtigste Aspekt der Zusammenarbeit zwischen den beiden Verbänden wird in den Sitzungen der P-Wagen-Kommission der UIC und der UIP-Kommission deutlich. In diesem Jahr lag der Schwerpunkt auf dem Merkblatt 433 sowie auf der Ent-

velle fiche 433 ainsi que sur l'évolution de l'accord en garantie. Parmi les sujets plus techniques il a également été discuté du transport des pièces de rechange, de la politique d'une maintenance européenne, des mesures contre le bruit. Enfin ont été examinées les annexes à la COTIF destinées à être ratifiées en 1999.

CGU (Fiche 433)

L'année 1998 a été une année d'observation de l'application pratique de la nouvelle fiche pendant laquelle sont apparues deux difficultés.

L'une est apparue en Angleterre où le seul membre de l'UIC a refusé l'immatriculation RIV à des wagons destinés dans un premier temps à des trafics purement nationaux, en raison des risques financiers résultant de l'application des CGU. Or, une immatriculation auprès d'une Entreprise Ferroviaire continentale entraîne un surcoût important pour un titulaire anglais.

L'UIP a développé l'argumentaire qu'une Entreprise Ferroviaire en état de monopole de fait, pour des raisons économiques, ne pouvait refuser une immatriculation RIV. Cet argument a été accepté par l'UIC, mais son application pratique reste aléatoire. Dans le cas anglais, une solution a été trouvée par l'acceptation de l'immatriculation RIV dès qu'un trafic international le demande.

La deuxième difficulté, autrefois théorique, commence à apparaître concrètement. Il s'agit des nouvelles entreprises ferroviaires, non membres de l'UIC, et pour lesquelles les CGU ne s'appliquent pas lorsque le wagon est confié directement par le titulaire ou par son client chargeur, à ces entreprises ferroviaires.

L'UIP souhaiterait que l'UIC fasse un effort de promotion pour démontrer à ces nouvelles entreprises tout l'intérêt qu'elles auraient à adhérer à l'UIC.

Accord en Garantie "Chemins de fer / Titulaires"

Un pas important a été franchi en 1998 par la mise au point du guide pratique de l'application de l'accord en garantie qui passe en revue les différents cas possibles de dommages et propose des règles simples de prise en compte, ou non, des sinistres dans l'accord. Ce guide pratique va permettre d'uniformiser dans chacun des pays les modalités d'application de l'accord.

Outre ce guide pratique, la discussion sur l'évolution de la structure de l'accord s'est poursuivie entre les partenaires.

Après l'offre initiale de l'UIC de limiter l'accord à 500.000 ECU par sinistre, l'UIP avait proposé de traiter ensemble les wagons réseaux et les wagons-P en couvrant les grands risques au sein d'une assurance contractée par les membres de l'UIP et de l'UIC. La suggestion d'associer les wagons réseaux n'ayant pas été retenue, les membres de l'UIC ont créé un pool de neutralisation des risques résultant des dommages occasionnés par les wagons-P, afin d'aider les réseaux qui ne peuvent pas supporter seuls les coûts d'un sinistre important.

Après une période d'observation de trois ans d'application du guide pratique, l'UIP a accepté de considérer que sa participation doit être à même de couvrir 60 % de la moyenne des cinq dernières années du coût des sinistres tombant dans le cadre de l'accord en garantie. Cet accord est toutefois lié à la mise en place d'une assurance pour gros sinistres limitant d'une façon mesurable le risque des entreprises titulaires de wagons-P. C'est ce dernier point qui reste à mettre au point en 1999.

wicklung des Haftungsabkommens. Zu den eher technischen Themen gehörte die Erörterung der Beförderung von Ersatzteilen, der Politik einer europäischen Instandhaltung sowie von Lärmschutzmaßnahmen. Letztlich wurden auch die Anhänge zum COTIF geprüft, die 1999 zur Ratifizierung anstehen.

AEB (Merkblatt 433)

Im Laufe des Jahres 1998 wurde die praktische Anwendung des neuen Merkblattes unter die Lupe genommen; hierbei traten zwei Probleme auf.

Das erste entstand in England, wo das einzige UIC-Mitglied die RIV-Einstellung von Wagen, welche zunächst einmal nur für rein nationale Verkehre bestimmt waren, aufgrund der aus der Anwendung der AEB entstehenden finanziellen Risiken ablehnte. Nun bringt aber eine Einstellung bei einem Eisenbahnunternehmen auf dem europäischen Kontinent bedeutende Mehrkosten für einen englischen Einsteller mit sich.

Die UIP hat eine Argumentationshilfe erstellt, die zeigt, dass ein Eisenbahnunternehmen mit einer tatsächlichen Monopolstellung aus wirtschaftlichen Gründen eine RIV-Einstellung nicht ablehnen kann. Dieses Argument wurde von der UIC akzeptiert, doch die praktische Umsetzung bleibt dem Zufall überlassen. Im Falle Englands wurde dadurch eine Lösung gefunden, dass die RIV-Einstellung akzeptiert wird, sobald ein internationaler Verkehr dies verlangt.

Das zweite Problem, das früher eher theoretischer Natur war, zeigt sich nun auch konkret. Es handelt sich um neue Eisenbahnunternehmen, die nicht Mitglied der UIC sind und bei denen die AEBs keine Anwendung finden, wenn der Wagen dem Eisenbahnunternehmen direkt vom Einsteller oder seinem Kunden, dem Verloader, überlassen wird.

Wunsch der UIP ist es, dass die UIC hier Mitgliederwerbung betreibt und diesen neuen Eisenbahnunternehmen verdeutlicht, dass sie ein verstärktes Interesse an einem Beitritt zur UIC haben sollten.

Haftungsabkommen "Eisenbahn/Einsteller"

Mit der Erstellung des Leitfadens zur Anwendung des Haftungsabkommens wurde 1998 eine wichtige Hürde genommen. Dieser gibt einen Überblick über die verschiedenen möglichen Schadenfälle und bietet einfache Regeln an, nach denen solche Schadenfälle im Rahmen des Abkommens zu berücksichtigen sind oder nicht. Der Leitfaden wird auch eine Vereinheitlichung der Anwendungsmodalitäten des Abkommens in jedem Land möglich machen.

Abgesehen von dem Leitfaden wurde die Diskussion über die Entwicklung der Struktur des Abkommens zwischen den Partnern fortgesetzt.

Nach dem ursprünglichen Angebot der UIC, das Abkommen auf 500.000 ECU pro Schadenfall zu begrenzen, hatte die UIP vorgeschlagen, Bahnwagen und P-Wagen gemeinsam zu behandeln und Großschäden durch eine Versicherung abzudecken, die von den Mitgliedern der UIP und der UIC abzuschließen wäre. Da der Vorschlag, die Bahnwagen mit einzubeziehen, nicht aufgegriffen wurde, haben die Mitglieder der UIC einen Pool zur Neutralisierung von Risiken geschaffen, die aus von P-Wagen verursachten Schäden entstehen, um den Bahnen zu helfen, die nicht alleine die Kosten für Großschadereignisse tragen können.

Nach einem Beobachtungszeitraum von drei Jahren unter Anwendung des Leitfadens hat die UIP zugestimmt zu erwägen, dass ihre Beteiligung direkt 60% des Durchschnitts der Kosten der in den Rahmen des Haftungsabkommens fallenden Schadenfälle der letzten fünf Jahre betragen soll. Diese Zustimmung ist jedoch geknüpft an die Einrichtung einer Versicherung für Großschadereignisse, welche in spürbarer Weise das Risiko für die P-Wagen-Einsteller-Unternehmen begrenzt. Und genau diesen letzten Punkt gilt es 1999 noch klarzustellen.

Pièces de rechange

La disposition de la gratuité du transport international des pièces de rechange a, de par l'émergence des problèmes d'application, suscité la création d'un groupe de travail chargé d'étudier les procédures et les coûts relatifs.

La mise en place d'une procédure de transport de centre RIV à centre RIV a été longue et laborieuse pour un résultat parfois décevant en termes de coûts, de délais et de fiabilité.

Les intervenants, qu'ils soient titulaires ou Entreprises ferroviaires, se verront imposer la réalité économique de ces transports qui se réaliseront par le moyen qui alliera la rapidité à la fiabilité pour un coût acceptable, même si ces transports font appel aux transports routiers.

Harmonisation de la maintenance

Le souhait, toujours répété, des titulaires est de pouvoir faire réaliser les réparations ou les révisions au plus près du lieu d'exploitation du wagon, fut-ce à l'étranger, mais suivant une spécification technique uniforme.

Ce souhait s'est pendant longtemps heurté aux règles d'agrément des ateliers de réparation par les différents réseaux et aujourd'hui il existe très peu d'ateliers européens autorisés à réviser un wagon immatriculé dans un autre pays. Il n'existe pas plus de règles normalisées de maintenance.

Cette approche réglementaire ne débouchant pas concrètement, il a été préconisé par l'UIC une avancée par accords bilatéraux sur des objectifs limités liés à des besoins concrets des titulaires. Quelques progrès ont été réalisés entre, par exemple, la France et la République Tchèque et l'Autriche. Un autre accord a été conclu entre la DB et la France autorisant la révision des wagons suivant les mé-

thodes en cours dans chacun des deux pays. Cet accord, plus ambitieux que les précédents, aurait pu préfigurer d'autres accords similaires. Il est malheureusement remis en cause par l'"Eisenbahn-Bundesamt" (EBA), responsable de la sécurité ferroviaire en Allemagne et qui n'était pas partie prenante à l'accord conclu entre les deux entreprises ferroviaires.

Ceci est un exemple de la plus grande complexité du monde ferroviaire découlant des nouvelles structures, alors que les clients chargeurs, de plus en plus européens, réclament un transport ferroviaire plus simple.

RID

Parmi les sujets étudiés pendant l'année 1998, il a été particulièrement retenu le cas des dispositifs de mise à l'atmosphère des citernes (DMA). Ceux-ci devraient être capables de garantir l'étanchéité de la citerne vis-à-vis de l'extérieur également en cas de déformation de la citerne ou de renversement du wagon.

Cette disposition a été demandée par l'EBA pour tous les wagons circulant en Allemagne, et ce, avant 2001.

A la dernière réunion des experts, qui s'est tenue à Bonn au début 1999, il a été demandé à l'Allemagne de saisir la commission spécialisée, plutôt que de décider unilatéralement d'une mesure que les autres pays étaient en général prêts à accepter mais avec un délai d'application inférieur ou égal au cycle de révision, pour éviter un retour intempestif en atelier.

A propos de la mesure de l'épaisseur des citernes, il s'est avéré qu'il était difficile d'avoir une interprétation commune sur la façon d'appliquer la règle des six millimètres.

Ersatzteile

Die Bestimmung über die kostenlose internationale Beförderung von Ersatzteilen führte aufgrund des Auftretens von Umsetzungsschwierigkeiten zur Schaffung einer Arbeitsgruppe, welche mit der Untersuchung der entsprechenden Verfahren und Kosten beauftragt wurde.

Die Einrichtung eines Verfahrens für den Transport von RIV-Zentrum zu RIV-Zentrum war langwierig und arbeitsintensiv, wobei das Ergebnis hinsichtlich der Kosten, Fristen und Zuverlässigkeit zuweilen enttäuschend ausfiel.

Die Beteiligten, seien es Einsteller oder Eisenbahnunternehmen, werden aufgrund der ökonomischen Gegebenheiten einer solchen Beförderung gezwungen sein, diese mit dem Transportmittel durchzuführen, das gleichermaßen Schnelligkeit, Zuverlässigkeit und akzeptable Kosten bietet, auch wenn dies den Transport auf der Straße mit einschließt.

Vereinheitlichung der Instandhaltung

Der immer wieder geäußerte Wunsch der Einsteller ist es, Reparaturen bzw. Untersuchungen so nah wie möglich am Betriebsort des Wagens, auch im Ausland, durchführen zu lassen, allerdings gemäß einer einheitlichen technischen Spezifikation.

Diesem Wunsch standen lange Zeit die Vorschriften zur Zulassung von Reparaturwerkstätten seitens der verschiedenen Bahnen entgegen und heute gibt es nur sehr wenige zugelassene Werkstätten in Europa, die einen in einem anderen Land eingestellten Wagen untersuchen dürfen. Es bestehen auch keine weiteren vereinheitlichten Regeln zur Instandhaltung.

Da dieser Regelungsansatz mittels Vorschriften keine Konkretisierung erfuhr, wurde von der UIC ein Vorstoß favorisiert, der bilaterale Abkommen zu begrenzten Themen im Zusammenhang mit konkreten Bedürfnissen der Einsteller zum Inhalt hatte. Hier wurden einige Fortschritte beispielsweise zwischen Frankreich und der Tschechischen Republik und Österreich erzielt. Ein weiteres Abkom-

men, nach dem die Untersuchung von Wagen entsprechend den in jedem der beiden Länder gängigen Methoden zulässig ist, wurde zwischen der DB und Frankreich abgeschlossen. Dieses Abkommen, welches ehrgeiziger als die vorangehenden ist, hätte als Vorreiter für weitere ähnliche Abkommen dienen können. Leider wird es jedoch vom Eisenbahnbundesamt (EBA), das für die Sicherheit der Bahn in Deutschland zuständig ist und das nicht an dem zwischen den beiden Eisenbahnunternehmen abgeschlossenen Abkommen beteiligt war, in Frage gestellt.

Dies ist ein Beispiel für die zunehmende Komplexität der Welt der Bahnen, wie sie sich aus den neuen Strukturen ergibt, wohingegen die Kunden, die Verloader mit immer stärkerer europäischer Ausrichtung, einen vereinfachten Schienengüterverkehr einfordern.

RID

Zu den im Jahre 1998 bearbeiteten Themen gehörte insbesondere der Fall der Belüftungsventile bei Kesselwagen (DMA). Diese sollten so geartet sein, dass sie auch im Falle einer Verformung des Tanks oder eines Umkippens des Wagens die Dichtigkeit des Kesselwagens nach außen sicherstellen.

Eine solche Bestimmung wurde vom EBA für alle in Deutschland verkehrenden Güterwagen noch vor dem Jahre 2001 gefordert.

Anlässlich der letzten Expertensitzung, die Anfang 1999 in Bonn abgehalten wurde, wurde Deutschland aufgefordert, den Sonderausschuss anzurufen, anstatt einseitig eine Maßnahme zu beschließen, die die anderen Länder zwar im allgemeinen bereitwillig akzeptieren würden, allerdings mit einer Umsetzungsfrist, die kürzer oder ebenso lang wie die Untersuchungsfrist ist, um so eine unzeitgemäße Rücksendung in die Werkstatt zu vermeiden.

Im Hinblick auf die Messung der Tankstärke hat sich herausgestellt, dass es schwierig ist, eine gemeinsame Auslegung bezüglich der Anwendungsart der Sechs-Millimeter-Regel zu finden.

Il restera à étudier de nombreuses mesures actives et passives de sécurité, avancées par l'EBA, comme la réduction de la vitesse des trains transportant des marchandises dangereuses à 60 km/h, qui n'a pas paru, pour beaucoup d'experts, être une mesure très efficace car la majorité des incidents ou accidents de matières dangereuses ont lieu dans les installations de triage.

Mesures contre le bruit

De nombreuses initiatives ont vu le jour ces deux dernières années dans le but de réduire le bruit du transport ferroviaire.

Le Livre Vert de la Commission Européenne "Future politique antibruit" soulignait la nécessité de combattre les facteurs d'émission du bruit, en intensifiant la recherche, en établissant des valeurs limites d'émissions et en créant des outils juridiques et commerciaux aptes à justifier des mesures préconisées.

Cette position de principe ne peut que recueillir l'assentiment de l'UIP qui souhaite contribuer activement dans ce sens. Néanmoins, cette recherche de diminution du bruit ne doit pas mettre en cause le fragile équilibre économique du transport ferroviaire.

L'UIP souhaite que soient pris en compte tous les facteurs de pollution pour chacun des transports, en évitant la focalisation unique sur le niveau du bruit.

L'UIP souhaite aussi que les valeurs limites énoncées pour les wagons neufs ne mettent pas en cause la compétitivité du transport ferroviaire. Pour le parc existant, l'objectif devrait être une diminution par rapport à un état existant et non le respect d'une valeur absolue moyenne qui rendrait obsolètes des familles complètes de nos parcs.

Dans cette optique, l'UIP a souhaité s'associer à la démarche de l'UIC et de la CCFE de proposer à la Commission Européenne un accord volontaire de réduction du bruit dont les termes restent à négocier.

Sur un plan pratique, l'UIC a constitué une "Task Force Noise" chargée de coordonner les études menées sur le bruit. Chaque réseau a nommé un "responsable bruit" et, à intervalles réguliers, les résultats des recherches sont mis en commun.

L'UIP est partie prenante de la Task Force Noise et est de ce fait au courant de l'évolution des recherches.

Les études initiales ont mis en évidence l'importance de l'état de surface de la roue et du rail dans la quantité de bruit émis.

Un des moyens de maintenir l'état de surface de la table de roulement de la roue consiste à utiliser des semelles de frein composites qui tendent à polir la roue.

Dans le cadre du couple roue/semelle de frein, plusieurs cas de figures sont à considérer :

Wagons neufs : La mise au point d'une semelle dite K est très avancée pour des roues de 920 mm chargées à 22,5 t et équipées de quatre semelles de 250 mm ou de deux semelles de 320 mm. Il en sera de même pour les roues de 840 mm chargées à 18 t et équipées d'une semelle de 320 mm.

Pour résoudre les problèmes thermodynamiques qui apparaissent sur les roues, l'UIC a mis au point la spécification technique des roues à 22,5 t. Aujourd'hui, deux constructeurs peuvent fournir ce type de roue qui seront bientôt les seules roues neuves autorisées.

Si les roues nouvelles ont un coût similaire aux anciennes, ce n'est pas le cas des semelles composites. Le retour d'expérience du couple nouvelle roue/semelle K ne permet pas encore d'avoir des éléments concrets sur le "life cycle cost" comparé à celui des roues anciennes avec les semelles fonte.

Es verbleiben noch zahlreiche, vom EBA vorgelegte aktive und passive Sicherheitsmaßnahmen, die es zu untersuchen gilt, wie z.B. die Herabsetzung der Geschwindigkeit von Zügen, die Gefahrgut transportieren, auf 60 km/h, welche für viele Fachleute keine besonders wirksame Maßnahme zu sein scheint, da sich die Mehrheit der Zwischenfälle und Unfälle mit Gefahrgut in Rangiereinrichtungen ereignet.

Lärmschutzmaßnahmen

Es sind in den beiden letzten Jahren zahlreiche Initiativen zur Reduzierung des Schienenverkehrslärms ins Leben gerufen worden.

Im Grünbuch der Europäischen Kommission "Zukünftige Lärmschutzpolitik" wurde die Notwendigkeit unterstrichen, Faktoren der Lärmemission zu bekämpfen, und zwar durch eine Intensivierung der Forschung, die Aufstellung von Emissionsgrenzwerten und durch die Schaffung geeigneter juristischer und kommerzieller Instrumente zur Untermauerung der propagierten Maßnahmen.

Diese Grundposition kann bei der UIP, die hierbei aktiv mitwirken will, nur auf Zustimmung stoßen. Dennoch darf das Bestreben nach Lärmverminderung nicht das empfindliche wirtschaftliche Gleichgewicht des Schienenverkehrs beeinträchtigen.

Das Bestreben der UIP ist es, dass alle Ebenen der Umweltschädigung bei jeder Transportart berücksichtigt werden und eine ausschließliche Konzentration auf die Lärmebene vermieden wird.

Die UIP wünscht außerdem, dass die für Neuwagen festgelegten Grenzwerte nicht die Wettbewerbsfähigkeit des Schienenverkehrs beeinträchtigen. Für den bestehenden Wagenpark sollte das Ziel darin bestehen, eine Reduzierung im Vergleich zum Ist-Zustand zu erreichen und nicht die Einhaltung eines absoluten Durchschnittswertes sein, der ganze Familien unserer Wagenparks obsolet machen würde.

Unter diesem Blickwinkel will sich die UIP der Vorgehensweise der UIC und der GEB anschließen und der Europäischen Kommission ein freiwilliges Abkommen zur Lärmreduzierung anbieten, dessen Bedingungen noch zu verhandeln sind.

Auf praktischer Ebene hat die UIC eine "Task Force Noise" eingerichtet, die mit der Koordinierung von Lärmstudien beauftragt ist. Jede Bahn hat einen "Lärmbeauftragten" benannt und in regelmäßigen Abständen werden die Ergebnisse der Untersuchungen zusammengetragen.

Die UIP ist an der Task Force Noise beteiligt und daher über die Entwicklung der Untersuchungen auf dem Laufenden.

Die anfänglichen Studien haben die Bedeutung des Zustandes der Radlauffläche und der Schiene im Hinblick auf die Quantität der Lärmemission gezeigt.

Eines der Mittel zur Instandhaltung der Radlauffläche besteht darin, Verbundstoffbremsklotzsohlen zu benutzen, die das Rad eher glätten.

Im Rahmen der Paarung Rad/Bremssohle sind mehrere Fallkonstruktionen zu berücksichtigen:

Neuwagen: Die Fertigstellung einer sogenannten K-Sohle für Räder mit 920 mm für 22,5 t Radsatzlast, die mit vier 250 mm Bremssohlen oder zwei 320 mm Bremssohlen versehen sind, ist weit fortgeschritten. Dasselbe gilt für die Räder mit 840 mm für 18 t Radsatzlast und mit einer 320 mm Bremssohle.

Um die thermodynamischen Probleme zu lösen, die an den Rädern entstehen, hat die UIC die technische Spezifikation für die Räder mit 22,5 t Radsatzlast entwickelt. Heute können zwei Hersteller diese Radart liefern, welche bald die einzige zulässige Art neuer Räder sein wird.

Zwar verursachen die neuen Räder ähnliche Kosten wie die alten, aber dies gilt nicht für die Verbundstoffbremsklotzsohlen. Aus den Erfahrungen mit der Paarung neues Rad/K-Sohle lassen sich noch keine konkreten Rückschlüsse auf die "life cycle costs" im Vergleich zu den alten Rädern mit Graugusssohlen ziehen.

Wagons existants : Le but est de trouver une semelle composite, appelée LL, ayant les mêmes caractéristiques de frottement que la semelle fonte quelle que soit la vitesse ou l'humidité, pour éviter d'avoir à modifier les éléments constitutifs du frein existant. Cette semelle n'est pas encore trouvée aujourd'hui.

Pour les roues, il est prévu que les roues existantes puissent être utilisées jusqu'à leur usure totale.

Autres mesures : Au-delà des mesures concernant les roues et les semelles de frein, il a été cité de possibles carénages de bogies associés à des murettes antibruit le long des voies.

Et toutes ces mesures ne prendront tout leur sens que si les rails des voies sont régulièrement meulés.

Autres développements techniques

L'UIP suit particulièrement les développements des dispositifs suivants qui sont évoqués en particulier au Comité C5 "Matériel et Traction".

Attelage automatique : Les problèmes techniques semblent aujourd'hui résolus, mais la définition technique de ce produit, qui date de plusieurs années, correspond-elle bien aux besoins des chemins de fer d'aujourd'hui, en ce qui concerne la possibilité de faire des trains plus longs, donc plus lourds ?

L'aspect économique de cet équipement reste encore aujourd'hui une inconnue et il paraît souhaitable aux membres de l'UIP que le financement de cette modification soit assuré par les acteurs du marché qui peuvent le justifier.

Détecteur de déraillement : Cet élément est préconisé par les Chemins de Fer suisses.

Il existe un dispositif pneumatique agissant sur le freinage du train, mais la logique voudrait que tous les wagons en soient équipés pour qu'il soit efficace. Autre débat : doit-il arrêter le train ou simplement avertir le mécanicien ?

Freinage électropneumatique : Les recherches actuelles sont également liées à la mise au point d'une ligne électrique reliant tous les wagons ou d'une commande par radio.

Dans ce dernier cas, pourrait-on disposer d'une source d'énergie indépendante sur chaque wagon permettant

- de réaliser le frein électropneumatique
- de simplifier le détecteur de déraillement
- d'adjoindre un système de positionnement des wagons
- de disposer de possibilités multiples de contrôle : températures, niveaux, ... ?

Une telle recherche permettant d'intégrer plus aisément les demandes futures des clients chargeurs rendrait plus cohérentes les recherches actuelles des différents dispositifs.

Le Président de la Commission UIP :
Hervé Thoumyre

Bestehende Wagen: Ziel ist es, eine Verbundstoffbremsklotzsohle, die sogenannte LL-Sohle zu finden, die dieselben Reibungsmerkmale wie die Graugusssohle aufweist, und dies unabhängig von der Geschwindigkeit und Feuchtigkeit, damit eine Umrüstung der Bauteile an der bestehenden Bremse vermieden werden kann. Diese Bremssohle wurde bis heute noch nicht gefunden.

Bei den Rädern ist vorgesehen, dass die bestehenden Räder bis zur völligen Abnutzung verwendet werden können.

Sonstige Maßnahmen: Zusätzlich zu den Maßnahmen für Räder und Bremssohlen wurden mögliche Drehgestellverkleidungen in Verbindung mit Lärmschutzwänden entlang der Gleise angeführt.

All diese Maßnahmen sind jedoch nur dann sinnvoll, wenn die Schienen regelmäßig geschliffen werden.

Sonstige technische Entwicklungen

Die UIP verfolgt vornehmlich die Entwicklungen der folgenden Vorrichtungen, mit denen sich insbesondere der C5 "Rollendes Material" befasst.

Automatische Zugkupplung: Die technischen Probleme scheinen heute gelöst zu sein; aber entspricht die technische Definition dieses einige Jahre alten Produktes tatsächlich den Bedürfnissen der Eisenbahnen heute im Hinblick auf die Möglichkeit, die Züge immer länger und damit auch schwerer zu machen?

Der wirtschaftliche Aspekt dieser Vorrichtung ist auch heute weiterhin eine Unbekannte und es scheint wünschenswert für die UIP-Mitglieder,

dass die Finanzierung einer solchen Umrüstung von denjenigen am Markt getragen wird, die auch davon entsprechend profitieren.

Entgleisungsdetektor: Dieses wichtige Teil wird von der Schweizer Bahn propagiert.

Es gibt eine pneumatische Vorrichtung, die auf die Zugbremsung wirkt, doch die Logik will es, dass alle Wagen damit ausgestattet sein müssen, damit diese wirksam ist. Weiterer Diskussionspunkt: Soll dies den Zug zum Halten bringen oder nur den Triebfahrzeugführer alarmieren?

Elektropneumatische Bremsung: Die derzeitigen Untersuchungen stehen ebenfalls in Zusammenhang mit der Überarbeitung einer elektrischen Leitung, die alle Wagen verbindet, oder einer Funksteuerung.

Könnte man im letzteren Falle über eine unabhängige Energiequelle bei jedem Wagen verfügen, wodurch

- elektropneumatische Bremsung sowie
- Vereinfachung des Entgleisungsdetektors
- Hinzufügung eines Systems zur Positionierung der Wagen
- Verfügbarkeit mehrerer Kontrollmöglichkeiten: Temperatur, Stand, ...

möglich wären?

Eine solche Untersuchung ermöglicht die leichtere Einbindung zukünftiger Nachfragen seitens der Verladerkunden und würde die aktuellen Forschungen über die verschiedenen Vorrichtungen kohärenter gestalten.

Der Präsident der UIP-Kommission:
Hervé Thoumyre

III. La vie interne de l'UIP

Assemblée Générale

L'Assemblée Générale a eu lieu le 1^{er} octobre 1998 à Baden-Baden, la veille du Congrès UIP.

Au cours de cette Assemblée générale, les points suivants ont été abordés :

- Le procès-verbal de l'Assemblée générale du 4 septembre 1997 à Prague a été adopté à l'unanimité.
- Le 48^{ème} Rapport de gestion – portant sur l'exercice 1997 – a été adopté.
- Les commissaires aux comptes ont présenté le rapport de 1997. L'Assemblée générale a remercié les commissaires aux comptes pour le travail effectué.
- L'Assemblée générale a approuvé les comptes et le bilan de 1997.
- 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.
L'Assemblée générale a décidé sur proposition du Comité Directeur de fixer les cotisations pour 1999 comme suit :
DEM 3.300,- cotisation de base annuelle par association membre et DEM 400,- par 100 wagons.
- L'Assemblée générale a confirmé pour l'exercice réduit (1.1.-30.9.1998) les commissaires aux comptes de l'association suisse VAP, Madame Theres Bucher, Genève et Monsieur Werner Maag, Winterthur.
Pour l'exercice réduit (1.10.-31.12.1998), Messieurs Jean-Louis Laurent et Alain Margerin sont élus à l'unanimité.

- Le Président sortant, Monsieur Jacques Weerts, a présenté l'organisation future de l'UIP. Il a demandé à toutes les associations de collaborer encore davantage au niveau international à l'avenir et de soutenir pleinement l'UIP. Celle-ci doit devenir plus flexible et formuler et atteindre des objectifs clairs.

- L'"ancienne UIP" a été dissoute selon l'article 11 § 2 des statuts. Les biens seront transmis à la "nouvelle UIP". En même temps, la "nouvelle UIP" s'engage à prendre en charge tous les contrats et obligations existants de l'"ancienne UIP" et de continuer à représenter et à respecter les décisions de l'"ancienne UIP" concernant des déclarations politiques et d'organisation. L'assemblée a approuvé ce projet à l'unanimité.

- Les associations-membres ont élu au Comité directeur les délégués suivants pour 1998/1999 :

Allemagne	Monsieur H. Sikora
Autriche	Monsieur G. Schwyer
Belgique	Monsieur A. Margerin
Espagne	Monsieur A. Lopez Ribe
France	Monsieur G. Amblot
Grande-Bretagne	Monsieur M. Harvey
Italie	Monsieur L. Rampinelli
Pays-Bas	Monsieur A. Sonneveld *
Pologne	Monsieur S. Garus
Slovaquie	Monsieur J. Miklánek
Suède	Monsieur I. Hertz
Suisse	Monsieur A. Suter
République Tchèque	Monsieur M. Schubert

* Au moment de l'édition du Rapport de gestion et suite à des changements internes, Monsieur Nico van den Berg a été élu représentant de l'association néerlandaise.

III. Das interne Leben der UIP

Generalversammlung

Die Generalversammlung des Jahres 1998 fand am 1. Oktober in Baden-Baden am Vortag des UIP-Kongresses statt.

Anlässlich der Generalversammlung wurden folgende Punkte behandelt:

- Die Niederschrift über die Generalversammlung vom 4. September 1997 in Prag wurde einstimmig genehmigt.
- Der 48. Geschäftsbericht, der das Geschäftsjahr 1997 umfasst, wurde genehmigt.
- Der Bericht der Rechnungsrevisoren für 1997 wurde vorgelegt. Die Generalversammlung dankte den Revisoren für ihre Arbeit.
- Die Generalversammlung genehmigte die Jahresrechnung und die Bilanz 1997.
- Dem Direktionskomitee wurde einstimmig Entlastung erteilt.
- Der Generalsekretär erläuterte die finanzielle Situation der UIP, die angesichts zunehmender Aktivitäten weiterhin angespannt ist.

Die Generalversammlung beschloss auf Vorschlag des Direktionskomitees, die Beiträge für 1999 wie folgt festzulegen: DEM 3.300,- jährlicher Festbeitrag je Mitgliedsverband und DEM 400,- pro angefangene 100 Wagen.
- Die Generalversammlung bestätigte die Rechnungsrevisoren des schweizerischen Verbandes VAP, Frau Theres Bucher, Genf und Herrn Dr. Werner Maag, Winterthur auch für das Rumpfgeschäftsjahr (1.1.-30.9.1998). Für das Rumpfgeschäftsjahr (1.10.-31.12.1998) wurden als Revisoren die Herren Jean-Louis Laurent und Alain Margerin einstimmig gewählt.

- Der scheidende Präsident, Herr Jacques Weerts, sprach die zukünftige Organisation der UIP an. Er forderte alle nationalen Verbände auf, in Zukunft noch stärker international zusammenzuarbeiten und die UIP mit vollen Kräften zu unterstützen. Die UIP muss flexibler werden und klare Ziele formulieren und verfolgen.

- Die "UIP-alt" wird gemäß Artikel 11 § 2 der Statuten aufgelöst. Das Vermögen wird auf die "UIP-neu" übertragen. Gleichzeitig verpflichtet sich die "UIP-neu", alle bestehenden Verträge und Verpflichtungen der "UIP-alt" zu übernehmen und die Beschlüsse der "UIP-alt" in bezug auf politische und organisatorische Aussagen weiter zu vertreten und zu beachten. Die Versammlung stimmte dieser Vorlage einstimmig zu.

- Die Mitgliedsverbände wählten für 1998/1999 die folgenden Delegierten in das Direktionskomitee:

Belgien	Herrn A. Margerin
Deutschland	Herrn H. Sikora
Frankreich	Herrn G. Amblot
Großbritannien	Herrn M. Harvey
Italien	Herrn L. Rampinelli
Niederlande	Herrn A. Sonneveld *
Österreich	Herrn G. Schwyer
Polen	Herrn S. Garus
Schweden	Herrn I. Hertz
Schweiz	Herrn A. Suter
Slowakische Republik	Herrn J. Miklánek
Spanien	Herrn A. Lopez Ribe
Tschechische Republik	Herrn M. Schubert.

* Zum Zeitpunkt der Abfassung des Geschäftsberichtes wurde infolge interner Änderungen Herr Nico van den Berg als Vertreter des niederländischen Verbandes gewählt.

- Conformément aux statuts, le Président, Monsieur Jacques F. Weerts, a cessé ses fonctions après trois ans. Monsieur Heinrich Sikora a été élu pour lui succéder. Il a déclaré comme de son devoir de renforcer les relations avec les chemins de fer.
- Messieurs Gernot Schwyer et Gérard Amblot ont été élus vice-présidents.
- Le Secrétaire Général de longue date de l'UIP, Monsieur Roelf Janssen, a quitté sa fonction. Monsieur Wolf D. Gehrmann, qui est actif au bureau de l'UIP à Bruxelles depuis plusieurs mois, a été nommé pour lui succéder.
- Les deux associations membres espagnoles ont fondé une association mère – FAPROVE –, qui sera membre de l'UIP à l'avenir. L'Assemblée approuve à l'unanimité la proposition de Monsieur Lopez, le président de FAPROVE.
- L'Assemblée générale de 1999 aura lieu en Grande-Bretagne dans un cadre restreint. L'association britannique, Private Wagon Federation, se chargera de l'organisation.

Comité Directeur

En 1998, le Comité directeur de l'UIP s'est réuni à Zurich le 19 février et le 1^{er} octobre à Baden-Baden afin de préparer l'Assemblée générale et la constitution du comité.

Comité de gérance

Le Comité de gérance s'est réuni quatre fois. Les réunions ont eu lieu le 18 février à Zurich, le 3 juin à Bruxelles, le 1^{er} octobre à Baden-Baden et le 3 décembre à Hambourg.

Commission

La Commission UIP s'est réunie deux fois en 1998 : le 18 mars et le 8 octobre. Différentes questions ont été traitées. Ainsi ont été préparées les Réunions communes UIC/UIP qui ont eu lieu le 19 mars à Paris et le 9 octobre à Madrid, sur invitation de l'association espagnole.

Groupes d'étude

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

Pour le Comité directeur :

Le Président :
Heinrich Sikora

Le Secrétaire général :
Wolf D. Gehrmann

- Nach drei Jahren schied statutengemäß der bisherige Präsident, Herr Jacques F. Weerts, aus dem Amt aus. Zu seinem Nachfolger wurde Herr Heinrich Sikora gewählt. Er erklärte, dass er es als seine Aufgabe ansieht, das Verhältnis zu den Bahnen neu zu gestalten.
- Zu Vizepräsidenten wurden Herr Gernot Schwyer und Herr Gérard Amblot gewählt.
- Der langjährige Generalsekretär der UIP, Herr Roelf J. Janssen, schied aus dem Amt aus. Zu seinem Nachfolger wurde Herr Wolf D. Gehrmann gewählt, der bereits seit mehreren Monaten im UIP-Büro in Brüssel tätig ist.
- Die beiden spanischen Mitgliedsverbände der UIP haben einen Dachverband gegründet – FAPROVE –, der in Zukunft Mitglied der UIP sein soll. Die Versammlung stimmt diesem Vorschlag von Herrn Lopez, dem Präsidenten von FAPROVE, einstimmig zu.
- Die Generalversammlung im Jahre 1999 wird in kleinem Rahmen in Großbritannien stattfinden. Der englische Verband Private Wagon Federation wird die Ausrichtung übernehmen.

Direktionskomitee

Das Direktionskomitee der UIP tagte 1998 am 19. Februar in Zürich und am 1. Oktober in Baden-Baden zur Vorbereitung der Generalversammlung und anschließenden Konstituierung.

Geschäftsführender Ausschuss

Der Geschäftsführende Ausschuss trat insgesamt viermal zusammen. Die Sitzungen waren in Zürich am 18. Februar, am 3. Juni in Brüssel, am 1. Oktober in Baden-Baden und in Hamburg am 3. Dezember.

Kommission

Die UIP-Kommission tagte 1998 zweimal. Man traf sich am 18. März. Die zweite Sitzung fand am 8. Oktober statt. Es wurden verschiedene Fragen behandelt und die Gemeinsamen Sitzungen UIC/UIP vorbereitet, die anschließend am 19. März in Paris und am 9. Oktober in Madrid auf Einladung des spanischen Dachverbandes stattfanden.

Studiengruppen

Die verschiedenen Studiengruppen der UIP tagten entsprechend der Notwendigkeit.

Für das Direktionskomitee:

Der Präsident:
Heinrich Sikora

Der Generalsekretär:
Wolf D. Gehrmann

IV. Le Congrès UIP

Congrès fructueux à Baden-Baden

Le Congrès de Baden-Baden était placé sous le thème "Le wagon P et les nouveaux chemins de fer". Trois groupes de travail ont traité dans leurs exposés et discussions les questions commerciales (groupe de travail A), le futur développement technique (groupe de travail B) et le futur cadre juridique et d'organisation des chemins de fer en Europe (groupe de travail C).

Le Congrès a été inauguré par le nouveau Président de l'UIP, Monsieur Heinrich Sikora, qui, dans son discours, a attiré l'attention sur l'érosion lente du trafic ferroviaire de marchandises et lancé un appel pressant aux représentants présents des entreprises ferroviaires européennes de réfléchir aux avantages du rail. Seule une application conséquente de la libéralisation et de la politique de compétitivité de l'UE pourra assurer, selon le Président, la survie du transport ferroviaire.

Le Commissaire de l'UE, Monsieur Neil Kinnock, également responsable des questions de transport, a convié, dans son discours introductif, les entreprises ferroviaires à devenir concurrentielles en matière de prix et de qualité des prestations de services. Les réseaux doivent se transformer en de véritables entreprises commerciales compétitives, innovatrices et responsables de leur propre avenir. Selon Monsieur Kinnock, la concurrence est nécessaire pour forcer l'efficacité et l'attraction du rail. Il a invité l'UIP à soutenir la politique des transports de l'UE et concrètement à collaborer avec la Commission de l'UE.

Dans son exposé, Monsieur Dr. W. Dubiel, Directeur du secteur transports et communications du groupe BASF, a développé le modèle d'un transport ferroviaire basé sur la concurrence et la coopération, devant s'améliorer sans cesse, non seulement dans le domaine de la concurrence avec la route, mais aussi dans le domaine de la concurrence au sein des chemins de fer et devant s'adapter aux souhaits de la clientèle.

Dans les trois groupes de travail placés sous la direction de Messieurs Küttel, Thoumyre et Schwayer et dont les thèmes étaient calqués sur le thème général du Congrès "Le wagon-P et les nouveaux chemins de fer", les problèmes ont été clairement dégagés grâce aux exposés et aux discussions qui ont suivi, et des perspectives d'action pour l'UIP ont été formulées qui influenceront sur le travail de l'UIP dans les prochaines années. La préparation soignée a sans aucun doute largement contribué à la réussite des discussions.

Le groupe de travail A a discuté de questions commerciales, en abordant notamment les sujets suivants : changement des exigences auxquelles sont confrontés les prestataires de services en trafic ferroviaire, concepts de logistique ainsi que création et encouragement de nouvelles voies de raccordement, séparation des trafics de voyageurs et de marchandises, flexibilisation et "débureaucratisation" du chemin de fer et surtout coopération entre les titulaires de wagons-P et les entreprises ferroviaires après la réforme des chemins de fer dans certains Etats.

Le groupe de travail B a discuté du futur développement technique sous l'aspect suivant : "innovation et wagons-P – nécessités, limites économiques". Des aspects techniques de construction comme l'augmentation de la charge par essieu, les détecteurs de déraillement, les freins électro-pneumatiques et l'accouplement automatique ont été discutés tout comme les expériences de l'industrie américaine avec la construction de wagons de marchandises et le futur développement technique du point de vue des clients et des réseaux.

Le groupe de travail C, enfin, a été consacré au futur cadre juridique et d'organisation des chemins de fer en Europe. Un représentant de l'UE ainsi que des représentants des chemins de fer européens, la DB et la SNCB ont fait le point de la libéralisation du transport ferroviaire. Des représentants de l'Office central pour le transport inter-

IV. Der UIP-Kongress

Erfolgreicher Kongress in Baden-Baden

Der Kongress in Baden-Baden stand unter dem Thema "Der P-Wagen und die neue Eisenbahn". Drei Arbeitsgruppen deckten in ihren Vorträgen und Diskussionen die kommerziellen Aspekte (Arbeitsgruppe A), die künftige technische Entwicklung (Arbeitsgruppe B) und den künftigen rechtlichen und organisatorischen Rahmen der Eisenbahnen in Europa ab (Arbeitsgruppe C).

Eröffnet wurde der Kongress vom neuen UIP-Präsidenten, Heinrich Sikora, der in seiner Rede vor der schleichenden Erosion des Schienengüterverkehrs warnte und in einem dringenden Appell die anwesenden Vertreter der europäischen Bahnen aufforderte, sich auf die Stärken des Systems Schiene zu besinnen. Nur eine konsequente Umsetzung der EU-Liberalisierungs- und Wettbewerbspolitik kann nach Meinung des neuen Präsidenten das Überleben des Schienenverkehrs garantieren.

Auch der für Verkehrsfragen zuständige EU-Kommissar Neil Kinnock forderte in seiner Grußbotschaft die Bahnen auf, hinsichtlich Preis und Dienstleistungsqualität wettbewerbsfähig zu werden. Die Bahnen müssen sich zu wirklichen Geschäftsunternehmen wandeln, die untereinander Wettbewerb treten, erfolgreich innovieren und für ihre eigene Zukunft selbst verantwortlich sind. Wettbewerb ist nach Neil Kinnock nötig, um die Schiene zu mehr Effizienz und Attraktivität zu treiben. Er forderte die UIP auf, die EU-Verkehrspolitik zu unterstützen und konkret mit der EU-Kommission zusammenzuarbeiten.

In seinem Festvortrag entwickelte der Leiter der Verkehrswirtschaft der BASF-Gruppe, Dr. W. Dubiel, das künftige Modell eines auf Wettbewerb und Kooperation basierenden Schienengüterverkehrs, der sich nicht nur im Wettbewerb zur Straße sondern auch im Wettbewerb innerhalb der Schiene ständig verbessern und sich den Kundenwünschen anpassen müsse.

In den drei Arbeitsgruppen, die thematisch dem Leittitel des Kongresses "Der P-Wagen und die neue Eisenbahn" angepasst waren, wurden unter Leitung der Herren Küttel, Thoumyre und Schwayer die Probleme durch die Vorträge und anschließenden Diskussionen klar herausgearbeitet und Handlungsimpulse für die UIP formuliert, die die Arbeit des Verbandes in den nächsten Jahren beeinflussen wird. Eine sorgfältige Vorbereitung trug wesentlich zum Gelingen der Diskussionsrunden bei.

In der Arbeitsgruppe A wurden kommerzielle Fragen beraten, insbesondere die gewandelten Anforderungen an Dienstleistungsunternehmen im Schienenverkehr, Logistik-Konzepte und Schaffung sowie Unterstützung neuer Anschlussgleise, die Entmischung von Personen- und Güterverkehr, die Flexibilisierung und Entbürokratisierung der Eisenbahnen und vor allem die Kooperation der P-Wagenbesitzer und der Bahnunternehmen nach den Reformen in einigen Staaten.

Die Arbeitsgruppe B beriet die künftige technische Entwicklung unter dem Thema: "Wieviele Innovation braucht und verträgt der Privatgüterwagen?" Technische Konstruktionsaspekte wie Erhöhung der Achslast, Entgleisungsdetektoren, elektronische Bremsen und automatische Kupplung wurden ebenso diskutiert wie Erfahrungen der amerikanischen Industrie mit dem Bau von Güterwagen und die zukünftige technische Entwicklung aus Sicht der Kunden und der Bahnen.

Die Arbeitsgruppe C schließlich war dem künftigen rechtlichen und organisatorischen Rahmen der Eisenbahnen in Europa gewidmet. Ein Vertreter der EU sowie Sprecher der Gemeinschaft der Europäischen Bahnen, der DB und SNCF schilderten aus ihrem Blickwinkel den Stand der Liberalisierung im Schienenverkehr. Vertreter des Zentral-

national ferroviaire ont informé de l'état des travaux dans le cadre de la révision fondamentale de la COTIF. Ensuite, une partie de la discussion était consacrée à la situation dans les nouveaux pays membres de l'UE ; les représentants des associations membres de l'UIP ont donné un aperçu de la situation dans leurs domaines.

Les rapports de Messieurs van Eeden, Schönberger et Lopez ont permis à la séance plénière de clôture de prendre connaissance des résultats des discussions des trois groupes de travail.

Pour la première fois, les exposés, les conclusions essentielles du Congrès ont été résumés dans un rapport comptant environ 120 pages qui a été adressé à tous les participants du Congrès.

Le programme-cadre et les plaisirs culinaires de Baden-Baden ont répondu à la qualité des exposés et des discussions. Une excursion en bus à Fribourg avec déjeuner dans le plus vieux restaurant du sud de l'Allemagne et un tournoi de golf au club exclusif de Baden-Baden ont complété ce Congrès qui, à tous égards, fait figure d'exemple.

amtes für den internationalen Eisenbahnverkehr informierten über den Stand der Arbeiten im Rahmen der grundlegenden Reform des COTIF. Anschließend wurde ein Teil der Diskussion der Situation in den neuen EU-Beitrittsländern gewidmet, wobei die Vertreter der UIP-Mitgliedsverbände einen Überblick über die Situation in ihrem Bereich gaben.

Die Schlusssitzung des Plenums nahm durch den Bericht der Herren van Eeden, Schönberger und Lopez von den Ergebnissen der Diskussionen der drei Arbeitsgruppen Kenntnis und diskutierte deren Ergebnisse.

Zum ersten Male wurden die Vorträge, wesentliche Ergebnisse der Diskussionen und die Schlussfolgerungen des Kongresses anschließend in einem Bericht von rund 120 Seiten zusammengefasst und allen Teilnehmern des Kongresses zugeleitet.

Dem hohen Niveau der Vorträge und Diskussionsgruppen wurde das Rahmenprogramm und die kulinarischen Genüsse Baden-Badens gerecht. Eine Busfahrt nach Freiburg mit Mittagessen im ältesten Gasthaus des deutschen Südens und ein abschließendes Golfturnier im anspruchsvollen Baden-Badener Golfclub rundeten einen Kongress ab, der in jeder Hinsicht Maßstäbe setzte.

V. Obstacles dans le trafic transfrontalier du fret ferroviaire en Europe

Ci-après vous trouverez les conclusions d'un rapport UIP établi sur la base d'une enquête auprès des associations membres de l'UIP en mars 1999.

Un avantage important de concurrence du transport ferroviaire de marchandises comparé au transport routier – excepté les avantages écologiques reconnus – se trouve dans le transport à un taux avantageux de quantités importantes de marchandises sur de longues distances. Cependant, le camion est arrivé ces dernières années à étendre sa part du marché déjà grande dans le transport transfrontalier. La cause est d'une part le grand changement structurel du fret qui est marqué par une stagnation du rendement de produits en vrac en même temps que l'accroissement de produits de qualité supérieure et urgents. D'autre part, les chemins de fer ne sont pas arrivés à s'adapter et à améliorer leurs performances.

Ce manque de capacité d'adaptation des chemins de fer est principalement dû aux obstacles systématiquement liés au rail, mais en partie aussi aux structures d'organisation qui ne correspondent pas encore aux besoins d'un marché européen.

L'Union Internationale des Wagons Privés (UIP) dont les wagons transportent environ 50 % de toutes les marchandises sur le rail et dont les services doivent être améliorés de façon permanente pour répondre aux besoins du marché, est fortement intéressée à un marché de transport européen sur le rail qui fonctionne. C'est pourquoi, en 1998, ses associations nationales ont mené une enquête sur la base de questionnaires auprès de leurs membres posant des questions au sujet des obstacles transfrontaliers de type technique, juridique et administratif, opérationnel et commercial vécus au quotidien.

Les réponses des associations membres qui ont participé à l'enquête, soit la Belgique, la France, l'Allemagne, la Grande-Bretagne, l'Italie, les Pays-Bas, l'Autriche, la Pologne, la Suède, la Suisse, l'Espagne, la République Slovaque et la République Tchèque, ont donné les résultats suivants :

I. Obstacles techniques

I.1 Entraves techniques relatives au wagon

Unanimentement, l'on se plaint du manque d'unicité dans les règles, normes et règlements qui régissent le transport transfrontalier. Les problèmes se situent essentiellement dans les domaines suivants :

- équipements et sous-ensembles
- pièces de rechange
- entretien, réparation, révision
- ateliers.

Dans ces quatre domaines importants, chaque pays applique des règlements et normes différents. Ceux-ci ont leur origine essentiellement dans un passé protectionniste qui doit protéger les produits et les services nationaux des concurrents étrangers.

Généralement, l'on se plaint de ce que les règles d'homologation, les critères de vérification, les composants (essieux, freins, roulements), les équipements, les pièces de rechange, les ateliers qui existent dans d'autres pays ne sont pas reconnus par les instances de vérification ou les réseaux nationaux. Ceci vaut également pour les révisions et les contrôles. L'on critique le manque de reconnaissance mutuelle des révisions RID des autres pays pour les épreuves des citernes.

En Italie, il est par exemple obligatoire, lors d'une révision, de démonter également les pièces fabriquées aux normes d'un autre réseau. Les révisions aux roulements, aux freins, aux tampons effectuées dans un autre pays ne sont pas reconnues par les autorités italiennes.

Un grand nombre de titulaires européens considère comme obstacle le fait que la révision et la maintenance du wagon ne puissent être effectuées par des ateliers reconnus par le chemin de fer immatriculateur. L'envoi du wagon vers son pays avec l'unique objectif de le faire réparer cause des pertes

V. Hindernisse im grenzüberschreitenden europäischen Schienengüterverkehr

Nachstehend die Schlussfolgerungen eines UIP-Berichts, der auf Grundlage einer Umfrage unter UIP-Mitgliedsverbänden im März 1999 erstellt wurde.

Ein bedeutender Wettbewerbsvorteil des Eisenbahngüterverkehrs gegenüber dem Strassen-güterverkehr sollte – außer den anerkannten ökologischen Vorteilen – im kostengünstigen Transport großer Gütermengen über weite Strecken liegen. Trotzdem ist es dem LKW gelungen, seinen bereits hohen Marktanteil im grenzüberschreitenden Verkehr in den letzten Jahren noch weiter auszubauen. Ursache ist einerseits der weitgehende strukturelle Wandel des Güterverkehrs, der durch Stagnation beim Aufkommen von Massengütern bei gleichzeitiger Zunahme von hochwertigen eilbedürftigen Gütern gekennzeichnet ist. Zum andern ist es den Bahnen nicht gelungen, sich entsprechend anzupassen und ihr Leistungsangebot zu verbessern.

Diese mangelnde Anpassungsfähigkeit der Bahnen ist größtenteils auf Hemmnisse zurückzuführen, die teils systemimmanent der Schiene anhaften, teils aber auch auf nationalen Organisationsstrukturen, die noch nicht den Erfordernissen eines europäischen Binnenmarkts entsprechen.

Die Internationale Privatgüterwagen-Union (UIP), deren Wagen in Europa rund 50% aller Güter auf der Schiene befördern und deren Dienstleistungen entsprechend den Bedürfnissen des Marktes ständig optimiert werden müssen, ist naturgemäß an einem funktionierenden europäischen Verkehrsbinnenmarkt auf der Schiene hoch interessiert. Ihre Mitgliedsverbände haben daher 1998 auf der Basis von Fragebögen eine Umfrage bei ihren angeschlossenen Unternehmen durchgeführt, die nach den im täglichen Geschäftsbetrieb erlebten grenzüberschreitenden Hindernissen technischer, rechtlich und verwaltungsmäßiger, operationeller und kommerzieller Art fragt.

Aus den Antworten der an der Umfrage beteiligten Mitgliedsverbände aus Belgien, Frankreich, Deutschland, Großbritannien, Italien, Niederlande, Österreich, Polen, Schweden, Schweiz, Slowakei, Spanien und Tschechien ergeben sich folgende Schlussfolgerungen:

I. Technische Hindernisse

I.1 Technische Hindernisse bezüglich der Wagen

Übereinstimmend wird der Mangel einheitlicher europäischer Regeln, Normen, Vorschriften beklagt, der bei grenzüberschreitendem Einsatz der Privatgüterwagen (P-Wagen) insbesondere in den folgenden Bereichen zu Problemen führt:

- Bauteile, Ausrüstung
- Ersatzteile
- Wartung, Reparatur, Revision
- Werkstätten.

In diesen vier Hauptbereichen bestehen in jedem Land unterschiedliche Vorschriften/Normen. Diese haben ihren Ursprung im wesentlichen in einer protektionistischen Vergangenheit, durch die einheimische Produkte und Dienstleistungen vor ausländischen Wettbewerbern geschützt werden sollten.

Überwiegend wird beklagt, dass Zulassungsvorschriften, Überprüfungskriterien, Bauteile (Radsätze, Bremsen, Laufwerk), Ausrüstung, Ersatzteile, Werkstätten anderer Länder von einheimischen Verwaltungenstellen oder Eisenbahnunternehmen nicht anerkannt bzw. zugelassen sind. Dies gilt ebenso für die nach dem RIV erforderlichen Revisionen und Prüfungen. So wird die mangelnde gegenseitige Anerkennung von RID-Tankprüfungen an Kesselwagen anderer Länder kritisiert.

In Italien besteht beispielsweise die Verpflichtung, genormte Teile anderer Eisenbahnunternehmen bei einer Revision zu demontieren. Revisionen hinsichtlich Laufwerk, Bremsen und Puffern, die in einem anderen Land durchgeführt werden, werden nicht anerkannt.

Viele europäische Einsteller halten es für hinderlich, dass die Revision und Instandhaltung von Wagen nur durch Werkstätten ausgeführt werden dürfen, die von der einstellenden Eisenbahn bzw. von der Eisenbahnbehörde des Einstellerlandes zugelassen sind. Die Überführung von Wagen in das Heimatland nur für Zwecke der Reparatur verursacht

de temps importantes, des coûts supplémentaires et charge en plus le titulaire de coûts pour le transport à vide.

On exige que des ateliers reconnus par d'autres réseaux ou autorités d'immatriculation puissent effectuer les travaux là où se trouve le wagon au moment même.

Il est clair qu'en plus de ce qui précède, le manque d'homologation réciproque des pièces de rechange cause frais et retards significatifs.

Les exploitants de wagons formulent les exigences suivantes :

- il faut des normes minima / sous-ensembles normalisés. (Il s'agit particulièrement des parties importantes des wagons : les essieux, les freins, les roulements.)
- il faut des procédures d'entretien aux règlements harmonisés. (Ceci est évidemment à relier à la normalisation des sous-ensembles.)
- il faut une libéralisation des révisions.
- il faut une reconnaissance réciproque des ateliers de réparation pour la réparation de tous les wagons indépendamment du pays d'origine pour permettre une amélioration des possibilités d'entretien "en transit".

1.2 Entraves techniques concernant les trains et le rail

Contrairement aux transports routier, fluvial et aérien, le transport ferroviaire doit faire face, en trafic international, à une série d'entraves de nature technique, industrielle ou d'organisation. Ces entraves découlent évidemment du développement national de chacun des pays.

Il existe bien entendu des accords internationaux qui, pour de nombreux pays européens, établissent des règles minima pour certains composants techniques et d'infrastructure. Il existe toujours cependant, à l'intérieur de l'Union européen-

ne, des incompatibilités qui, sans tenir compte des limitations relatives au matériel roulant ou aux gabarits, se retrouvent dans les domaines touchant à l'infrastructure.

Les incompatibilités principales concernent :

- les gabarits
- la force motrice
- le gabarit des voies
- les systèmes de commande et de sécurité.

L'entrave principale citée est celle des gabarits. Bien que la largeur des voies soit la même à travers presque toute l'Europe, il existe des différences de gabarit importantes qui limitent la dimension des wagons. Les chemins de fer britanniques offrent les gabarits les plus réduits, ce qui ne revêtait guère d'importance tant qu'il n'y avait pas de liaison terrestre, mais la situation a été totalement modifiée par l'ouverture du tunnel sous la Manche.

Le problème revêt une importance particulière quand il s'agit du fret international. Des dimensions de wagons qui varient peuvent évidemment conduire au fait que certains conteneurs ou palettes ne peuvent être transportés.

Il existe un écartement de voie différencié aux frontières de l'Espagne, de la Finlande et des Etats de l'ancienne Union Soviétique. Bien que la modification du gabarit se fasse sans problème par une harmonisation des roues pour les wagons de marchandises spécialement équipés, le changement d'essieux cause toujours un investissement important en temps et en coûts.

L'existence de différents systèmes de fourniture de force motrice incompatibles, les arrêts qui s'ensuivent aux frontières pour les changements de locomotives et le manque de locomotives sont des plaintes récurrentes dans les réponses à l'enquête.

Ceci constitue un problème pour la concurrence européenne qui ne peut être effective que si les opérateurs sont en mesure d'utiliser également les réseaux des autres chemins de fer. Ceci requiert une grande flexibilité technique qui doit prévoir l'installation de divers systèmes de fourniture de force motrice dans le matériel de traction.

unnötige Zeitverluste, zusätzliche Kosten und belastet die Einsteller zudem noch mit Leerlauffrachten.

Es wird gefordert, dass durch andere Eisenbahnen oder staatliche Zulassungsstellen genehmigte Werkstätten *die Arbeiten dort ausführen, wo der Wagen sich gerade befindet.*

Zudem kann die mangelnde gegenseitige Anerkennung von Ersatzteilen zu erheblichen Kosten und Wartezeiten führen.

Die Einsteller haben daher ein besonderes Interesse an:

- Mindeststandards/Normen für die wesentlichen Bauteile. (Namentlich aufgelistet werden die Hauptteile des Wagens: Radsätze, Bremsen und Laufwerk.)
- einer Wartung, die einheitlichen Regeln unterliegt (was in enger Verbindung mit einer Vereinheitlichung/Standardisierung der Bauteile zu sehen ist)
- freizügigeren Revisions- und Reparaturmöglichkeiten
- gegenseitige Anerkennung von Werkstätten zur Reparatur aller Wagen unabhängig vom Einstellungsland, damit die unkomplizierte Instandsetzung unterwegs möglich wird.

1.2 Technische Hindernisse bezüglich des Zuges und der Schiene

Im Unterschied zum Straßenverkehr, zur Binnenschifffahrt und zum Luftverkehr erklären sich zahlreiche technische, betriebliche und organisatorische Hindernisse für den grenzüberschreitenden Güterverkehr aus unterschiedlicher nationaler Entwicklung.

Zwar bestehen internationale Vereinbarungen, die für einen Großteil europäischer Länder einheitliche Mindestanforderungen für bestimmte fahrzeugtechnische und infrastrukturelle Komponenten festlegen, jedoch bestehen nach wie vor in der EU Inkompatibilitäten, die abgesehen von den Fahrzeugbegrenzungslinien/Lichtraumprofilen hauptsächlich im Bereich der Infrastruktur zu finden sind.

Diese wesentlichen Inkompatibilitäten betreffen:

- die Fahrzeugbegrenzungslinien/Lichtraumprofile
- die Spurweite
- die Stromsysteme
- die Signal-, Sicherheits- und Betriebsleitsysteme.

Unterschiedliche *Fahrzeugbegrenzungslinien* werden als großes Hindernis betrachtet. Zwar ist die Spurweite in Europa überwiegend gleich, jedoch bestehen unterschiedliche Fahrzeugbegrenzungslinien, die die Querschnitte der Wagen begrenzen. Dabei weisen die britischen Bahnen den geringsten Fahrzeugquerschnitt auf, was wegen der fehlenden Landverbindung bislang nicht ins Gewicht fiel, mit der Eröffnung des Tunnels unter dem Ärmelkanal jedoch bedeutsam wird.

Beim Einsatz internationaler Gütertransporte wird das Problem besonders akut. Unterschiedliche Abmessungen der Güterwaggons können dazu führen, dass bestimmte Paletten, Container und Wechselbehälter nicht befördert werden können.

Unterschiedliche *Spurweiten* bestehen an den Grenzen Spaniens, Finnlands und den Nachfolgestaaten der ehemaligen Sowjetunion. Zwar ist die Veränderung der Spurweite durch Angleichung der Räder bei speziell ausgerüsteten Güterwagen technisch problemlos, aber der Umspurvorgang verursacht nach wie vor einen beträchtlichen Zeitaufwand und Kosten.

Die *unterschiedlichen Stromspannungen* für die Antriebssysteme, die damit verbundenen Aufenthalte an der Grenze (Austausch von Lokomotiven) und der Mangel an Lokomotiven sind häufig wiederkehrende Beschwerdepunkte.

Dies schafft Probleme für einen europäischen Wettbewerb, der nur dann effektiv ist, wenn Anbieter auch die Netze anderer Bahnen befahren können. Voraussetzung hierfür ist eine große technische Flexibilität, die insbesondere den Einsatz elektrischer Triebfahrzeuge mit verschiedenen Stromsystemen vorsieht.

Ce type de matériel polyvalent muni de systèmes compatibles est peu répandu en Europe : la France et l'Allemagne se partagent seulement 27 de ces machines ! La raison de ce faible nombre est le coût élevé de l'entretien et de la maintenance de ce type de locomotives.

L'utilisation libre des conducteurs de locomotives est extrêmement limitée. Ce qui est demandé, c'est une *utilisation internationale du personnel* pour être sur le même plan que les chauffeurs routiers. Les concurrents routiers utilisent leur personnel à travers l'Europe, et les avantages opérationnels et économiques de cette façon de faire sont évidents. Ainsi, il est fortement critiqué qu'un conducteur de locomotive n'est pas en mesure de conduire sur des trajets aussi longs que ceux parcourus par les chauffeurs routiers (par exemple de Rotterdam à Milan).

Les incompatibilités techniques font obstacle à la flexibilité du personnel, d'autant plus que la formation aux divers systèmes influence négativement les coûts.

Une autre entrave résulte des incompatibilités dans les domaines de *la signalisation, des systèmes de commande et de sécurité*. Les systèmes de signalisation différents influent négativement non seulement sur les véhicules, mais également sur les règlements de sécurité, puisque ces systèmes différents exigent une formation particulière des conducteurs et du personnel d'entretien.

Un système de sécurité européen normalisé rendrait inutile le changement de personnel aux frontières.

En général, et en plus des problèmes de signalisation, celui des **différentes langues** représente un désavantage vis-à-vis de la concurrence routière en raison des impératifs de communication du personnel opérateur.

Partiellement, on nous fait aussi remarquer l'état d'entretien des voies qui varie d'un pays à l'autre, ce qui peut causer des problèmes techniques aux wagons immatriculés.

Les différences de technologie appliquée aux voies dans chaque pays entravent l'immatriculation et provoquent la discrimination de différents types de wagons. Un exemple est la problématique française des wagons à essieux à empattement court. Ce qui est demandé dès lors, c'est une *large harmonisation des voies ferroviaires*.

2. Les obstacles réglementaires et administratifs

Immatriculation, homologation, règlements administratifs, etc.

Les wagons privés sont immatriculés auprès d'une entreprise ferroviaire et font ainsi partie du parc de celle-ci. L'immatriculation se fait suite à un contrat d'immatriculation dont les règlements les plus importants sont déterminés dans la fiche UIC 433. L'immatriculation technique pour le transport international se fait encore dans la plupart des cas dans le cadre d'un contrat d'immatriculation. L'immatriculation d'un wagon P par une entreprise privée a pour but son utilisation par celle-ci pour le transport de ses propres marchandises ou la mise en location du wagon à des tiers qui l'utiliseront pour leurs propres transports.

Quant à *l'immatriculation*, l'on se plaint unanimement de la position protectionniste des entreprises ferroviaires vis-à-vis des wagons P construits dans un autre pays. Est aussi signalée la position des entreprises ferroviaires de l'UE vis-à-vis de l'immatriculation de wagons construits en Europe de l'Est. Souvent, l'immatriculation est refusée.

La préférence va aux contrats d'immatriculation avec les entreprises ferroviaires qui appliquent les principes de la Fiche UIC 433 pour une harmonisation des conditions d'immatriculation. Certains recommandent une *immatriculation européenne* qui serait accordée par un organisme unique.

Les **conditions d'homologation** sont également, en partie, critiquées. Les procédures bureaucratiques et les délais trop longs sont stigmatisés. La procédure pratique varie de pays à pays.

Einsetzbare Triebfahrzeuge mit der erforderlichen Stromsystemkompatibilität existieren jedoch nur in geringer Zahl bei den europäischen Bahnen (z.B. zwischen Deutschland und Frankreich lediglich 27 derartige Triebfahrzeuge). Gründe für den nur begrenzten Einsatz von Triebwagen sind in den Kosten für Vorhaltung und Wartung zu sehen.

Einem **freizügigen Einsatz der Triebfahrzeugführer** sind enge Grenzen gesetzt. Gefordert wird daher ein *internationaler Personaleinsatz*, um mit dem Einsatz der LKW-Fahrer gleichziehen zu können. Beim Konkurrenten auf der Straße ist der durchgängige und damit kostengünstige Einsatz des Fahrpersonals selbstverständlich. So wird deutliche Kritik geübt, dass ein Lokführer nicht in der Lage sei, eine dem Straßenverkehr vergleichbar lange Strecke (z.B. von Rotterdam nach Mailand) zu fahren.

Die technischen Inkompatibilitäten verhindern einen flexiblen Einsatz des Personals, zumal deren Ausbildung an den verschiedenen Systemen und regelmäßige Anpassung zu teuer sein dürften.

Ein weiteres Haupthindernis wird in der Inkompatibilität der *Signal-, Sicherheits- und Betriebsleitungssysteme* gesehen. Zusätzlich zu den Auswirkungen auf die Fahrzeuge wirken sich die technischen Unterschiede auch negativ auf die Sicherheitsanforderungen aus, da die unterschiedlichen Signalsysteme eine besondere Ausbildung bei den Lokführern wie auch beim Wartungspersonal verlangen.

Ein *international durchgängiges Sicherungssystem* würde eine Auswechslung des Personals überflüssig machen.

Generell machen sich bei der Schiene neben unterschiedlicher Signaltechnik auch **Sprachbarrieren** aufgrund der höheren Kommunikationsnotwendigkeit mit anderem Betriebspersonal in der Konkurrenz zur Straße besonders negativ bemerkbar.

Teilweise wird auch der unterschiedliche *Wartungsstand der Schienen* beklagt, der zu Problemen für die eingestellten Wagen führen kann.

Die unterschiedliche Schienentechnologie in einzelnen Ländern führt zu Einstellhindernissen und zur Diskriminierung verschiedener Wagentypen. Als Beispiel sei die Problematik der Zweiachser mit kurzem Radstand in Frankreich angeführt. Gefordert wird daher eine möglichst weitgehende *Harmonisierung der Schienenwege*.

2. **Rechtliche und verwaltungsmäßige Hindernisse**

Einstellung, Zulassung, Verwaltungsvorschriften, usw.

Privatgüterwagen sind bei einer Eisenbahn eingestellt und gehören damit zu deren Wagenpark. Die Einstellung erfolgt aufgrund eines Einstellungsvertrags, dessen wichtigste Bestimmungen in dem UIC-Merkblatt 433 geregelt sind. Auch die technische Zulassung zum internationalen Verkehr wird bislang von den Bahnen noch überwiegend im Rahmen des Einstellungsvertrags vorgenommen. Die Einstellung von P-Wagen durch Private erfolgt entweder zum Zwecke des Transports eigener Güter des Einstellers oder zur Vermietung des P-Wagens an Dritte, die sie für eigene Transportzwecke nutzen.

Hinsichtlich der **Einstellung** wird übereinstimmend die protektionistische Haltung der Bahnen hinsichtlich von P-Wagen beklagt, die in anderen Ländern gebaut sind. Gerügt wird im Einzelfall auch die unterschiedliche Haltung von EU-Bahnen gegenüber der Einstellung von Wagen, die in Osteuropa gebaut wurden. Teilweise wird die Einstellung verweigert.

Für den Abschluss von Einstellungsverträgen mit den Bahnunternehmen wird die Weitergeltung der im UIC-Merkblatt 433 enthaltenen Grundsätze befürwortet. Alternativ wird eine *europäische Einstellung* gefordert, die durch eine einzige Behörde verwaltet werden sollte.

Auch die **Zulassungsbedingungen** in den einzelnen Ländern werden kritisiert. Insbesondere werden eine bürokratische Handhabung und lange Bearbeitungszeiten bemängelt. Die praktische Handhabung ist in jedem Lande verschieden.

Avec la réalisation du nouveau système d'une immatriculation technique développé dans le cadre de l'OTIF qui sera effectuée par une autorité nationale et reconnue par les autres états membres, une amélioration se fera sentir.

3. Les obstacles opérationnels

3.1 Suivi des wagons et information

Le transport ferroviaire, par le fait qu'il fonctionne selon des horaires fixes sur des liaisons déterminées à l'avance, offre des conditions optimum pour le suivi et la surveillance de la manière dont se déroule le transport. Ces caractéristiques le rendent optimum pour le développement de systèmes de transport à flux tendus.

Malgré les parcours déterminés à l'avance et les transferts des trains aux gares frontalières, la transmission d'information au-delà des frontières laisse beaucoup à désirer. Cet état de choses est signalé comme un handicap grave. En effet, le concurrent routier ne connaît pas ce problème. Le chauffeur peut transmettre par téléphone les informations et les retards ou incidents éventuels en temps réel.

Les entreprises ferroviaires ne sont en mesure de donner que des informations succinctes sur le positionnement d'une expédition à un moment donné. La situation empire sérieusement lorsque le wagon doit entrer dans le système d'information d'un autre réseau, rendant nécessaires de longues recherches. Les retards ne sont signalés qu'après avoir été transmis à l'autre chemin de fer, et ce n'est qu'alors – dans le meilleur des cas – que l'on peut en informer le client.

Ces expériences malheureuses avec les divers systèmes nationaux poussent l'unanimité de nos membres à exiger une *harmonisation internationale*. Le soutien de l'Union européenne est instamment demandé.

L'exigence est claire : *un système de suivi en temps réel, avec transmission d'information au client,*

comprenant une meilleure transparence de l'information au-delà des frontières.

Dans ce contexte, *il faut aussi une meilleure concordance des horaires pour les relations ferroviaires transfrontalières.*

Pour améliorer le service, il faut introduire une lettre de voiture électronique, qui éviterait les redondances dans l'écriture manuelle des numéros de wagons, des marchandises et des gares de destination.

3.2 Traitement prioritaire du trafic de voyageurs

Les membres de l'UIP se plaignent unanimement du traitement prioritaire du trafic de voyageurs par rapport au trafic de marchandises par les chemins de fer. La vitesse moyenne peu élevée qui s'y impose complique l'utilisation du potentiel de wagons et mène finalement à des coûts de transport plus élevés. Également, il est critiqué que l'extension des voies s'oriente surtout sur les besoins du trafic de voyageurs.

3.3 Manque de voies d'embranchement

Ces dernières 20 années, le nombre de voies d'embranchement en Europe a diminué régulièrement. De nouveaux dépôts et des entreprises de production ont été installés sans embranchement. Cela signifie que, manque de voies d'embranchement, les clients traditionnels des titulaires, et en particulier l'industrie chimique, se font livrer ou livrent beaucoup moins par chemins de fer que leurs objectifs de politique de transport le souhaiteraient. Une politique des entreprises ferroviaires qui mise davantage sur les trains complets que sur le trafic en wagons isolés y est liée.

Les membres de l'UIP critiquent l'encouragement unilatéral du transport combiné et la suppression des voies d'embranchement, facteurs qui nuisent à la compétitivité des entreprises ferroviaires.

Hier wird mit Verwirklichung des im Rahmen der OTIF entwickelten neuen Systems einer technischen Zulassung, die von einer nationalen Behörde vorgenommen wird und die in den übrigen Vertragsstaaten anerkannt wird, eine spürbare Verbesserung eintreten.

3. Operationelle Hindernisse

3.1 Ortung der Wagen und Information

Aufgrund seines geordneten Fahrplans und seiner Bindung an einen vorgegebenen Fahrweg bietet der Schienentransport günstige Voraussetzungen für die Verfolgung und Überwachung des Transportablaufs und ist aufgrund dieser Gegebenheiten eigentlich ideal für eine zuverlässige Abwicklung der Transporte geeignet.

Doch trotz festgelegter Laufwege und Übergeben der Züge an den Grenzbahnhöfen ist die Informationsweitergabe über die nationalen Grenzen hinaus immer noch unzulänglich. Dies wird generell als ein schwerer Mangel empfunden, insbesondere da der Konkurrent Straße diese Probleme nicht kennt. Der Fahrer eines LKWs kann über Funktelefon aktuell Auskünfte über Verzögerungen oder Unregelmäßigkeiten geben.

Die Bahnen können meist nur sehr begrenzt Auskunft über den augenblicklichen Standort einer Warensendung geben. Die Situation verschlechtert sich noch, wenn ein Wagen in das Fahrzeuginformationssystem einer anderen Bahn eintritt und aufwendige Suchverfahren notwendig sind. Verspätungen werden erst bei Übergabe an die andere Bahn bekannt und erst dann – wenn überhaupt – an den Kunden weitergegeben.

Die Erfahrungen mit den verschiedenen nationalen Systemen führen übereinstimmend zur *Forderung nach internationaler Harmonisierung*. Die EU wird zum Tätigwerden aufgerufen.

Gefordert wird eine zeitaktuelle Wagenverfolgung mit Informationsweitergabe an den Kun-

den und eine bessere Informationstransparenz über die Bahngrenzen hinweg.

In diesem Zusammenhang muss auch eine *bessere fahrplantechnische Abstimmung der internationalen Zugläufe über nationale Grenzen hinweg* erfolgen.

Zur Verbesserung der Dienstleistung wird die Einführung des papierlosen Frachtbriefes gefordert, die die überholte manuelle Aufnahme von Wagennummern, Gütern und Bestimmungsorten ablöst.

3.2 Vorrangige Behandlung des Personenverkehrs

Die UIP-Mitglieder beklagen übereinstimmend die vorrangige Behandlung des Personenverkehrs gegenüber dem Güterverkehr durch die Bahnen. Die dadurch erzwungene niedrige Durchschnittsgeschwindigkeit erschwert die Nutzung des Wagenpotentials und führt letztlich zu höheren Transportkosten. Auch wird beklagt, dass der Ausbau der Strecken überwiegend auf die Bedürfnisse des Personenverkehrs ausgerichtet sei.

3.3 Fehlen von Anschlussgleisen

In den letzten 20 Jahren hat die Zahl der Anschlussgleise in Europa stetig abgenommen. Neue Lager und Produktionsbetriebe wurden ohne Gleisanschluss errichtet. Dies bedeutet, dass mangels Gleisanschluss traditionelle Kunden der Eisenbahnen, insbesondere die chemische Industrie, viel weniger per Bahn beziehen oder liefern, als sie von ihren verkehrspolitischen Zielsetzungen her möchten. Damit verbunden ist eine Politik der Bahnen, die mehr auf Ganzzüge setzt als auf den Einzelwagenverkehr.

Von UIP-Mitgliedern wird die einseitige Förderung des kombinierten Verkehrs und die negative Auswirkung des Wegfalls der Gleisanschlüsse auf die Wettbewerbsfähigkeit der Bahnen beklagt und gefordert, *finanzielle Anreize zum Bau von neuen Gleis-*

Ils demandent des incitations financières pour la construction de nouvelles voies d'embranchement et le soutien du trafic en wagons isolés. La promotion financière de voies d'embranchement est considérée être une bonne opportunité pour apporter plus de marchandises sur le rail. Elle devrait donc être reprise par l'UE pour atteindre ses objectifs au niveau de sa politique de transport et d'environnement.

4. Les obstacles commerciaux

Formation des prix et information sur les tarifs de transport

La compétitivité du transport ferroviaire peut être améliorée au niveau commercial. En premier lieu, le problème de la formation des prix et du délai des offres de prix dans le trafic transfrontalier doit être abordé.

Unaniment l'on déplore :

- le manque de transparence des prix de transport et
- le grand délai de remise d'offre des entreprises ferroviaires.

Contrairement au transport routier, où la présentation détaillée du prix de transport est habituelle, les prix ferroviaires sont opaques. De plus, les méthodes de calcul varient d'une entreprise ferroviaire à l'autre, ce qui fait que, pour un même transport, des prix différents sont cotés. Par exemple, pour un transport d'Anvers à Stuttgart, la SNCB et la DB demandent des prix différents, bien que les mêmes entreprises ferroviaires effectuent le transport. Il n'existe pas de critères clairement définis pour la formation des prix.

Ce qui est demandé, c'est la transparence, y compris pour les divers éléments, comme traction, utilisation de l'infrastructure, gestion et coût des wagons.

Etant donné que chaque entreprise ferroviaire calcule de façon différente, il y a des différences de prix incompréhensibles. Le prix de transport pour un trajet traversant deux pays européens est

souvent plus élevé que celui pour une même distance à l'intérieur d'un seul pays, car dans le premier cas les prix non convenus de deux entreprises ferroviaires sont additionnés.

L'offre de prix par les chemins de fer, et particulièrement pour les relations internationales, est transmise en retard. Un délai de plusieurs semaines n'est pas exceptionnel. Quand plus de deux pays sont concernés, ce délai est encore beaucoup plus important. Dans ces conditions, en cas de transports urgents, les clients passent à la route.

A ce sujet, les membres de l'UIP critiquent les entreprises ferroviaires qui louent en effet réciproquement des wagons (comme pour les wagons-P), mais contrairement aux wagons privés ne facturent pas les transports à vide. Cela représente un désavantage pour le wagon privé.

5. Obstacles causés par d'autres modes de transport

Dans le passé, le développement du secteur du transport a conduit à un déséquilibre toujours croissant entre les positions relatives des modes de transport. Le chemin de fer, vu la stagnation des volumes qu'il transporte, n'a pratiquement pas pris part à la croissance du marché – ce qui veut dire que sa part relative de marché a décliné fortement.

Le déséquilibre des conditions de concurrence entre les acteurs du transport, surtout en faveur du transport routier pour les coûts, ne permet pas de profiter des avantages spécifiques du transport ferroviaire. Voilà bien le souci le plus sérieux des membres de l'UIP.

En dehors de l'exigence pour l'internalisation des coûts externes que cause le transport routier – thème que la Commission européenne dénonce concrètement dans le Livre Blanc de Juillet 1998 "Fair Payment for Infrastructure Use" –, l'offre insuffisante du secteur ferroviaire est également critiquée.

anschlüssen zu schaffen und den Einzelwagenverkehr weiterhin zu unterstützen. Die finanzielle Förderung von Gleisanschlüssen wird als gute Möglichkeit angesehen, mehr Güter auf die Schiene zu bringen und sollte daher von der EU aufgegriffen werden, um ihre verkehrspolitischen und umweltpolitischen Ziele zu erreichen.

4. Kommerzielle Hindernisse

Preisbildung und Information über die Beförderungspreise

Die Wettbewerbsfähigkeit des Schienenverkehrs ist auch auf kommerziellem Gebiet verbesserungswürdig. In erster Linie muss hier das Problem der Preisbildung und der Geschwindigkeit von Preisangeboten im grenzüberschreitenden Verkehr angesprochen werden.

Übereinstimmend werden kritisiert

- der Mangel an Transparenz der Beförderungspreise und
- die lange Dauer der Angebotserstellung bei den Bahnen.

Die Preisbildung der Bahnen ist im Gegensatz zum Straßentransport, wo detaillierte Angaben über den Transportpreis üblich sind, undurchschaubar. Auch variieren die Berechnungsmethoden unter den Bahnen, so dass selbst bei gleichen Entfernungen unterschiedliche Preise verlangt werden. Als Beispiel wird ein Transport von Antwerpen nach Stuttgart angeführt, für den die belgische SNCB und die deutsche DB Cargo unterschiedliche Frachtsätze verlangen, obwohl die gleichen Bahnunternehmen den Transport ausführen. Auch gibt es keine klar definierten Kriterien für die Kalkulation der Preise.

Gefordert wird *Transparenz im Hinblick auf die einzelnen Bestandteile wie Traktion, Nutzung der Infrastruktur, Verwaltung und Wagenkosten.*

Da jedes Bahnunternehmen anders kalkuliert, kommt es zu unverständlichen Preisunterschieden. Der Transportpreis für eine Strecke, die zwei euro-

päische Länder durchquert, ist häufig höher als bei gleicher Entfernung innerhalb eines einzigen Landes, da im ersten Fall die unabgestimmten Frachten zweier Bahnen addiert werden.

Bei internationalen Transporten dauert es meist viel zu lange, bis man die Angebote der Bahnen erhält. Eine Frist von mehreren Wochen ist keine Seltenheit. Wenn mehr als zwei Länder betroffen sind, vergrößert sich diese Frist noch erheblich. Dies führt dazu, dass bei eilbedürftigen Transporten Kunden an die Straße verloren werden.

Kritisiert wird in diesem Zusammenhang von den UIP-Mitgliedern, dass die Bahnen zwar untereinander Wagen mieten (wie bei P-Wagen), aber im Gegensatz zu den Privatwagen keine Frachten für leere Rückläufe berechnen. Dies stellt eine Benachteiligung der Privatgüterwagen dar.

5. Hindernisse, die durch andere Transportarten verursacht werden

Die Entwicklung im Verkehrsbereich führte in der Vergangenheit zu einem immer stärkeren Ungleichgewicht bei der Stellung der Verkehrsträger im Verkehrsmarkt. Die Bahn hatte bei stagnierenden Transportmengen keinen Anteil am Wachstum des Güterverkehrs, dementsprechend nahm ihr Anteil am Gesamtverkehr sehr stark ab.

Der Ungleichheit der Wettbewerbsbedingungen unter den Verkehrsträgern, insbesondere der Bevorzugung des Straßengüterverkehrs bei den Wegekosten, die es nicht erlaubt, die systemspezifischen Vorteile der Schiene auszunutzen, gilt daher die Hauptsorge der UIP-Mitglieder.

Außer der Forderung nach Internalisierung der externen Kosten, die der Straßenverkehr verursacht und die das im Juli vorgelegte Weißbuch der EU-Kommission über "Fair Payment for Infrastructure Use" konkret aufgreift, wird auch eine ungenügende Vermarktung des Schienenbereichs kritisiert.

6. Demandes de l'UIP

En résumant, il résulte des obstacles cités pour le trafic transfrontalier du fret ferroviaire les exigences suivantes pour l'UIP :

1. L'UIP est d'avis que l'harmonisation de normes techniques est nécessaire au niveau européen pour les composants essentiels de wagons de marchandises. Elle soutient pleinement les travaux de l'Office Central des transports internationaux ferroviaires (OCTI) et l'intention de la Commission Européenne de garantir l'interopérabilité entre les réseaux par des normes techniques européennes.

2. L'harmonisation des conditions prévue dans le cadre de la Révision COTIF pour l'immatriculation technique de matériel ferroviaire et la reconnaissance de l'immatriculation dans tous les états membres OTIF qui en résulte, devraient être soutenues de l'UE pour des raisons d'égalité concurrentielle.

3. En ce qui concerne le contrat à conclure avec une entreprise ferroviaire pour l'utilisation d'un wagon privé comme moyen de transport, l'UIP soutient les principes développés à ce sujet dans la fiche UIC 433. Pour éviter des difficultés lors de l'immatriculation de wagons-P construits dans d'autres pays que le pays d'immatriculation, l'UIP réfléchit à créer sa propre entreprise ferroviaire UIP.

4. Pour des raisons de sécurité, la maintenance et les réparations devraient se soumettre aux règlements uniformes de sécurité en Europe. Un atelier agréé dans un pays membre devrait être en mesure d'effectuer les travaux nécessaires sans tenir compte de l'origine du wagon. Les travaux de maintenance et de réparation doivent être effectués à l'endroit où se trouve le wagon.

5. Les révisions nécessaires selon le RIV devraient pouvoir se faire dans tous les pays dont les entreprises ferroviaires font partie du RIV. Les

résultats de la révision devraient être reconnus dans les autres pays membres.

6. Une chaîne logistique continue exige qu'un wagon de marchandises puisse être repéré à tout moment. Le manque de suivi du transport transfrontalier et de la communication d'informations limite les performances et la compétitivité des réseaux face à la route. Les différents systèmes de repérage nationaux devraient être harmonisés au niveau européen.

7. Le trafic de wagons isolés devrait être encouragé tout comme le maintien et la création de voies d'embranchement nécessaires.

8. Les réseaux doivent former leurs prix de façon plus transparente pour ce qui est de la traction, l'utilisation de l'infrastructure, l'administration et les coûts de wagons.

9. Il faudrait atteindre une meilleure rentabilité et compétitivité des entreprises ferroviaires par une diminution des transports à vide de wagons réseaux. A ce propos, l'UIP demande que le traitement discriminatoire de wagons privés cesse par la facturation de transports à vide.

10. Le traitement prioritaire du transport voyageurs vis-à-vis du trafic de marchandises n'est pas justifié. L'UIP exige une dissociation européenne du trafic voyageurs et du trafic marchandises.

11. L'utilisation de personnel des entreprises ferroviaires se limite dans la plupart des cas aux réseaux nationaux. Une offre de services au-delà des frontières, comme c'est déjà le cas pour les trains à grande vitesse, devrait être aussi possible pour les conducteurs de locomotives.

12. La superstructure différente et l'entretien différent des rails font obstacle à l'utilisation de wagons de marchandises. Une large harmonisation des différents paramètres techniques de voies est donc nécessaire.

6. Forderungen der UIP

Zusammenfassend ergeben sich aus den aufgelisteten Hindernissen für den grenzüberschreitenden Schienengüterverkehr folgende Forderungen der UIP:

1. Die UIP hält die Festlegung einheitlicher technischer Standards auf europäischer Ebene für die wesentlichen Bestandteile von Güterwagen für erforderlich. Sie unterstützt voll die Arbeiten des Zentralamts für den Internationalen Eisenbahnverkehr (OCTI) und die Absicht der Europäischen Kommission, die Interoperabilität zwischen den Bahnen durch europäische technische Standards zu gewährleisten.

2. Die im Rahmen der COTIF-Revision vorgesehene Vereinheitlichung der Bedingungen für die technische Zulassung von Eisenbahnmaterial und die daraus resultierende Anerkennung der Zulassung in allen OTIF-Vertragsstaaten sollten von der EU auch aus Gründen der Wettbewerbsgleichheit unterstützt werden.

3. Für den mit einem Eisenbahnunternehmen abzuschließenden Vertrag über die Verwendung des Privatgüterwagens als Transportmittel befürwortet die UIP die Beibehaltung der dazu im UIC-Merkblatt 433 entwickelten Grundsätze. Um Schwierigkeiten bei der Einstellung von P-Wagen zu umgehen, die in anderen Ländern als dem Einstellungsland gebaut sind, überlegt die UIP die Gründung einer eigenen UIP-Eisenbahn.

4. Wartung und Reparatur sollten aus Sicherheitsgründen europaweit einheitlichen Regeln unterliegen. Eine in einem Mitgliedsland zugelassene Werkstatt sollte in der Lage sein, anfallende Arbeiten auszuführen ohne Rücksicht auf die Herkunft der Wagen. Instandhaltungs- und Reparaturarbeiten sollen dort ausgeführt werden können, wo der Wagen sich befindet.

5. Die nach dem RIV erforderlichen Revisionen sollten in allen Ländern, deren Bahnen dem RIV angehören, ausgeführt werden können. Die Ergebnisse der Revision sollten in den anderen Mitgliedsländern anerkannt werden.

6. Eine durchgängige Logistikkette verlangt die jederzeit abrufbare Position von Güterwagen. Mangelnde grenzüberschreitende Transportverfolgung und Informationsweitergabe beschränken die Leistungs- und Wettbewerbsfähigkeit der Bahnen gegenüber der Straße. Unterschiedliche nationale Wagenverfolgungssysteme sollten daher auf europäischer Ebene harmonisiert werden.

7. Der Einzelwagenverkehr sollte ebenso wie die Erhaltung und Schaffung von dazu erforderlichen Gleisanschlüssen europaweit unterstützt werden.

8. Die Bahnen werden aufgefordert, ihre Preise hinsichtlich Traktion, Nutzung der Infrastruktur, Verwaltung und Wagenkosten transparenter zu gestalten.

9. Eine Verbesserung der Wirtschaftlichkeit und Wettbewerbsfähigkeit der Bahnen sollte durch eine Verminderung der Leerläufe von Bahnwagen erreicht werden. In diesem Zusammenhang fordert die UIP ein Ende der diskriminierenden Behandlung von Privatgüterwagen durch Inrechnungstellung von Leerfrachten.

10. Die vorrangige Behandlung des Personenverkehrs gegenüber dem Güterverkehr ist nicht gerechtfertigt. Die UIP fordert eine europaweite Entmischung der Verkehrsströme in Personen- und Güterverkehr.

11. Der Personaleinsatz bei den Bahnen beschränkt sich weitgehend auf nationale Netze. Ein Leistungsangebot über nationale Grenzen hinweg, wie bei den Hochgeschwindigkeitszügen bereits realisiert, sollte auch für Triebfahrzeugführer von Güterzügen gelten.

12. Der unterschiedliche Schieneneroberbau und der unterschiedliche Wartungsstand der Schienen führen zu Hindernissen für den Einsatz der Güterwagen. Eine weitgehende Harmonisierung der unterschiedlichen technischen Gleisparameter ist daher geboten.

13. Une harmonisation européenne de gabarits et des systèmes de courant n'est pas réalisable pour des raisons de coûts. C'est pourquoi l'UIP demande de plus grands efforts concernant l'utilisation de locomotives dotées des multisystèmes compatibles et de wagons de marchandises équipés de dispositifs de changement d'essieux.

14. L'UIP soutient les efforts de la Commission Européenne pour l'intégration de systèmes conventionnels de rails. Une telle intégration lui paraît urgente dans les domaines de signalisation, de système de commande et de sécurité, étant donné que systèmes, règlements et procédures administratives différents empêchent une utilisation générale et flexible des véhicules et causent des coûts et des retards importants dans le trafic transfrontalier du fret.

15. L'UIP soutient pleinement la politique de la Commission Européenne en ce qui concerne un chargement juste des coûts parmi les différents moyens de transport. Elle salue les propositions de solution pour introduire un système de transport efficace et écologique au sein de l'UE dans le Livre Blanc "Tarification équitable pour l'utilisation de l'infrastructure". Elle demande à la Commission Européenne de régler le problème des coûts externes qui reviennent à 95 % au trafic routier, déjà durant la première phase de son concept de réalisation.

16. L'UIP demande à la Commission Européenne de faire avancer la libéralisation des chemins de fer et de faire le nécessaire pour une séparation complète de la gestion de l'infrastructure et des services de transport.

13. Eine europaweite Angleichung von Stromspannungen und Spurweiten ist aus Kostengründen nicht realisierbar. Die UIP fordert daher größere Anstrengungen hinsichtlich des Einsatzes von Triebfahrzeugen mit Mehrsystemkompatibilität sowie Güterwagen mit Umspurvorrichtungen.

14. Die UIP unterstützt die Bemühungen der EU-Kommission zur Integration der konventionellen Schienensysteme. Eine solche Integration erscheint ihr insbesondere in den Bereichen Signal-, Sicherheits- und Betriebsleitsysteme dringend erforderlich, da unterschiedliche Systeme, Betriebsvorschriften und Verwaltungsverfahren einen durchgängigen und flexiblen Einsatz von Triebfahrzeugen verhindern und beträchtliche Kosten und Verzögerungen im grenzüberschreitenden Güterverkehr verursachen.

15. Die UIP unterstützt voll die Politik der EU-Kommission hinsichtlich einer gerechten Anlastung der Wegekosten unter den verschiedenen Verkehrsträgern. Sie begrüßt die Lösungsvorschläge zur Einführung eines wirksamen, umweltverträglichen Verkehrssystems innerhalb der EU im Weißbuch "Faire Preise für die Infrastrukturbenutzung". Sie fordert die EU-Kommission auf, das Problem der externen Kosten, die zu 95% auf den Straßenverkehr entfallen, bereits in der ersten Phase ihres Umsetzungskonzepts zu verwirklichen.

16. Die UIP fordert die EU-Kommission auf, die Liberalisierung der Bahnen weiter voranzutreiben und für eine vollständige Trennung des Infrastrukturmanagements von den Transportdienstleistungen zu sorgen.

	1997	1998
Cotisations	Recettes	Recettes
Vereinigung der Privatgüterwagen-Interessenten VPI, Hambourg	149 100,--	166 800,--
Verband der Privatgüterwagen-Interessenten VPI, Vienne, Perchtoldsdorf	15 670,--	16 445,--
Société LOMATFER, Bruxelles	8 405,--	9 000,--
Asociación de Propietarios de Vagones de España, Madrid	14 320,--	16 750,--
ASOFEVA - Asociación de Operadores de Transporte Ferroviario y Propietarios de Vagones de España, Madrid	8 130,--	8 670,--
Association Française des Wagons de Particuliers AFWP, Paris	127 039,15	137 193,90
Private Wagon Federation, Little Hadham	15 400,--	16 750,--
ASSOCARRI, Milan	14 061,--	15 250,--
SUNFER, Gênes / Milan	7 860,--	8 370,--
NVPG, Hoeven	5 913,--	8 686,--
IGT, Varsovie	52 888,65	41 637,45
SPV, Prague	21 390,--	24 300,--
Svenska Privatvagnföreningen, Stockholm	12 726,50	15 850,--
Verband Schweiz. Anschlussgeleise- und Privatgüterwagen-Besitzer VAP, Uitikon/Zurich	18 100,--	20 650,--
ZVKV, Trenčín	11 670,--	13 800,--
	482 673,30	520 152,35
Différence de virements de cotisations		(41)
Cotisations		(447)
Intérêts	4 076,62	6 658,28
Autres recettes	3 808,49	12 413,10
Dépenses	Dépenses	Dépenses
Experts	36 033,03	13 105,02
Interprètes / traducteurs	27 335,38	30 653,21
Réunions	6 551,39	18 475,70
Voyages, frais de déplacement	56 190,52	54 468,14
Secrétariat Général Hambourg	163 969,53	158 661,61
Représentation de Bruxelles	157 258,90	412 053,79
Commission UIP		22 904,52
Divers	910,48	4 365,21
Excédent de recettes au 31.12.1997	42 309,18	
Perte au 30.09.1998		37 243,49
Perte au 31.12.1998		138 707,98
	490 558,41	490 558,41
	714 687,20	714 687,20

Tous les montants en DEM

	1997	1998
Beiträge	Einnahmen	Einnahmen
Vereinigung der Privatgüterwagen-Interessenten VPI, Hamburg	149 100,–	166 800,–
Verband der Privatgüterwagen-Interessenten VPI, Wien, Perchtoldsdorf	15 670,–	16 445,–
Société LOMATFER, Brüssel	8 405,–	9 000,–
Asociación de Propietarios de Vagones de España, Madrid	14 320,–	16 750,–
ASOFEVA – Asociación de Operadores de Transporte Ferroviario y Propietarios de Vagones de España, Madrid	8 130,–	8 670,–
Association Française des Wagons de Particuliers AFWP, Paris	127 039,15	137 193,90
Private Wagon Federation, Little Hadham	15 400,–	16 750,–
ASSOCARRI, Mailand	14 061,–	15 250,–
SUNFER, Genua/Mailand	7 860,–	8 370,–
NVPG, Hoeven	5 913,–	8 686,–
IGT, Warschau	52 888,65	41 637,45
SPV, Prag	21 390,–	24 300,–
Svenska Privatvagnföreningen, Stockholm	12 726,50	15 850,–
Verband Schweiz. Anschlussgeleise- und Privatgüterwagen-Besitzer VAP, Uitikon/Zürich	18 100,–	20 650,–
ZVKV, Trenčín	11 670,–	13 800,–
	482 673,30	520 152,35
Differenz aus Beitragsüberweisungen		(41)
Beiträge		(447)
Zinsen	4 076,62	6 658,28
Sonstige Einnahmen	3 808,49	12 413,10
Ausgaben	Ausgaben	Ausgaben
Experten	36 033,03	13 105,02
Dolmetscher, Übersetzer	27 335,38	30 653,21
Tagungen	6 551,39	18 475,70
Reisen, Spesen	56 190,52	54 468,14
Generalsekretariat Hamburg	163 969,53	158 661,61
Repräsentanz Brüssel	157 258,90	412 053,79
UIP-Kommission		22 904,52
Verschiedenes	910,48	4 365,21
Einnahmen-Überschuss per 31.12.1997	42 309,18	
Verlust per 30.09.1998		37 243,49
Verlust per 31.12.1998		138 707,98
	490 558,41	714 687,20
	490 558,41	714 687,20

Alle Angaben in DEM

Bilan

	1997		1998 au 30.9.		1998 au 31.12.	
	Actif	Passif	Actif	Passif	Actif	Passif
Avoirs :						
Dresdner Bank, Hambourg	251 770,37		11 111,69		18 240,66	
Banque Bruxelles Lambert, Bruxelles	14 716,08		73 295,91		92 869,82	
Argent en caisse, Bruxelles	62,28		388,24			25,67
Dettes		14 700,-		26 400,-		34 740,55
Créances			156 209,40			447,-
Fortune au 31.12.1997		251 848,73				
Fortune au 30.09.1998				214 605,24		
Fortune au 31.12.1998						75 897,26
	266 548,73	266 548,73	241 005,24	241 005,24	111 110,48	111 110,48

Fortune

	1997		1998 au 30.9.		1998 au 31.12.	
	Actif	Passif	Actif	Passif	Actif	Passif
Fortune au 1.1.1997		209 539,55				
Fortune au 1.1.1998				251 848,73		
Fortune au 1.10.1998						214 605,24
Excédent de recettes 1997		42 309,18				
Perte au 30.09.1998			37 243,49			
Perte au 31.12.1998					138 707,98	
Fortune au 31.12.1997	251 848,73					
Fortune au 30.09.1998			214 605,24			
Fortune au 31.12.1998					75 897,26	
	251 848,73	251 848,73	251 848,73	251 848,73	214 605,24	214 065,24

31.12.1998

Tous les montants en DEM

Bilanz

	1997		1998 zum 30.9.		1998 zum 31.12.	
	Aktiva	Passiva	Aktiva	Passiva	Aktiva	Passiva
Guthaben:						
Dresdner Bank, Hamburg	251 770,37		11 111,69		18 240,66	
Banque Bruxelles Lambert, Brüssel	14 716,08		73 295,91		92 869,82	
Barkasse, Brüssel	62,28		388,24			25,67
Verbindlichkeiten		14 700,-		26 400,-		34 740,55
Forderungen			156 209,40			447,-
Vermögen am 31.12.1997		251 848,73				
Vermögen am 30.09.1998				214 605,24		
Vermögen am 31.12.1998						75 897,26
	266 548,73	266 548,73	241 005,24	241 005,24	111 110,48	111 110,48

Vermögen

	1997		1998 zum 30.9.		1998 zum 31.12.	
	Aktiva	Passiva	Aktiva	Passiva	Aktiva	Passiva
Vermögen am 1.1.1997		209 539,55				
Vermögen am 1.1.1998				251 848,73		
Vermögen am 1.10.1998						214 605,24
Einnahmen-Überschuss 1997		42 309,18				
Verlust per 30.09.1998			37 243,49			
Verlust per 31.12.1998					138 707,98	
Vermögen am 31.12.1997	251 848,73					
Vermögen am 30.09.1998			214 605,24			
Vermögen am 31.12.1998					75 897,26	
	251 848,73	251 848,73	251 848,73	251 848,73	214 605,24	214 065,24

31.12.1998

Alle Angaben in DEM

Wolf D. Gehrman
Generalsekretär

à l'intention de l'Assemblée Générale de l'Union Internationale des Wagons Privés.

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 1^{er} octobre 1998 à Baden-Baden, nous avons examiné les comptes de l'UIP pour l'exercice réduit du 1.1. au 30.9.1998 de l'Union Internationale des Wagons Privés à la suite de quoi nous avons établi le présent rapport.

Rapport

Sur la base des pièces justificatives, nous avons contrôlé toutes les recettes et toutes les dépenses qui sont régulièrement comptabilisées sur ordinateur et les avons soumises, dans la mesure du possible, à un contrôle matériel.

L'exercice réduit 1998 se conclut avec une perte de DEM 37 243,49. Ce montant est à déduire du solde au 31.12.1997 de DEM 251 848,73. Il en résulte une fortune de DEM 214 605,24 au 30.9.1998.

Voici le détail des recettes et des dépenses :

	Dépenses DEM	Recettes DEM
Cotisations des membres		520 111,35
Intérêts		2 223,02
Autres recettes		1 450,40
Frais d'experts	27 128,39	
Interprètes / traducteurs	17 165,54	
Réunions diverses	18 475,70	
Voyages, frais de déplacement	37 227,59	
Secrétariat général	145 672,24	
Représentation de Bruxelles	299 706,93	
Commission UIP	15 030,—	
Divers	621,87	
Perte au 30.9.1998		37 243,49
	561 028,26	561 028,26

Nous avons constaté que la comptabilité est tenue avec exactitude.

Nous vous proposons d'approuver les comptes de l'exercice réduit 1998 et de donner décharge à l'administration gérante.

Genève / Winterthur, en novembre 1998

Les Commissaires aux comptes :

signé *Theres Bucher*

signé *Dr. Werner Maag*

zuhanden der Generalversammlung der Internationalen Privatgüterwagen-Union.

Als Rechnungsrevisoren des Verbandes Schweizerischer Anschlussgeleise- und Privatgüterwagen-Besitzer und als Revisoren der UIP, bestellt von der Generalversammlung am 1. Oktober 1998 in Baden-Baden, ist uns die Rechnung für das Rumpfgeschäftsjahr vom 1.1. bis 30.9.1998 der Internationalen Privatgüterwagen-Union vorgelegt worden. Wir erstatten hiermit wie folgt

Bericht

Aufgrund der Belege haben wir sämtliche Einnahmen- und Ausgabenposten der per elektronischer Buchhaltung ordnungsgemäß geführten Journale kontrolliert und sie, soweit möglich, einer materiellen Prüfung unterzogen.

Das Rumpfgeschäftsjahr 1998 schließt mit einem Verlust von DEM 37 243,49 ab. Dieser Betrag ist dem Saldo per 31.12.1997 von DEM 251 848,73 abzuziehen, was per 30.9.1998 ein Vermögen von DEM 214 605,24 ergibt.

Nachstehend die einzelnen Einnahmen- und Ausgabenposten:

	Ausgaben DEM	Einnahmen DEM
Mitgliederbeiträge		520 111,35
Zinsen		2 223,02
Sonstige Einnahmen		1 450,40
Experten	27 128,39	
Dolmetscher, Übersetzer	17 165,54	
Verschiedene Tagungen	18 475,70	
Reisen, Spesen	37 227,59	
Generalsekretariat	145 672,24	
Repräsentanz Brüssel	299 706,93	
UIP-Kommission	15 030,-	
Verschiedenes	621,87	
Verlust per 30.9.1998		37 243,49
	561 028,26	561 028,26

Wir stellen fest, dass die Buchhaltung sorgfältig geführt ist.

Wir beantragen die Genehmigung der Rechnung für das Rumpfgeschäftsjahr 1998 unter Decharge-Erteilung an die Geschäftsführung.

Genf/Winterthur, im November 1998

Die Revisoren:

gez. Theres Bucher

gez. Dr. Werner Maag

Rapport des Commissaires aux comptes

Annexe IIb

à l'intention de l'Assemblée Générale de l'Union Internationale des Wagons Privés.

En notre qualité de Commissaires aux comptes de l'UIP, désignés par l'Assemblée Générale du 1^{er} octobre 1998 à Baden-Baden, nous avons examiné les comptes de l'UIP pour l'exercice réduit du 1.10. au 31.12.1998 de l'Union Internationale des Wagons Privés à la suite de quoi nous avons établi le présent rapport.

Rapport

Sur la base des pièces justificatives, nous avons contrôlé toutes les recettes et toutes les dépenses qui sont régulièrement comptabilisées sur ordinateur et les avons soumises, dans la mesure du possible, à un contrôle matériel.

L'exercice réduit se conclut avec une perte de DEM 138 707,98. Ce montant est à déduire du solde au 30.9.1998 de DEM 214 605,24. Il en résulte une fortune de DEM 75 897,26 au 31.12.1998.

Voici le détail des recettes et des dépenses :

	Dépenses DEM	Recettes DEM
Cotisations des membres		- 447,-
Intérêts		4 435,26
Autres recettes		10 962,70
Frais d'experts	- 14 023,37	
Interprètes / traducteurs	13 487,67	
Réunions diverses	-	
Voyages, frais de déplacement	17 240,55	
Bureau Hambourg	12 989,37	
Secrétariat Général Bruxelles	112 346,86	
Commission UIP	7 874,52	
Divers	3 743,34	
Perte au 31.12.1998		138 707,98
	153 658,94	153 658,94

Nous avons constaté que la comptabilité est tenue avec exactitude.

Nous vous proposons d'approuver les comptes de l'exercice réduit du 1.10. 1998 au 31.12.1998 et de donner décharge à l'administration gérante.

Bruxelles, en juin 1999

Les Commissaires aux comptes :

signé *Jean-Louis Laurent*

signé *Alain Margerin*

zuhanden der Generalversammlung der Internationalen Privatgüterwagen-Union.

Als Rechnungsrevisoren der UIP, bestellt von der Generalversammlung am 1. Oktober 1998 in Baden-Baden, ist uns die Rechnung für das Rumpfgeschäftsjahr vom 1.10. 1998 bis 31.12.1998 der Internationalen Privatgüterwagen-Union vorgelegt worden. Wir erstatten hiermit wie folgt

Bericht

Aufgrund der Belege haben wir sämtliche Einnahmen- und Ausgabenposten der per elektronischer Buchhaltung ordnungsgemäß geführten Journale kontrolliert und sie, soweit möglich, einer materiellen Prüfung unterzogen.

Das Rumpfgeschäftsjahr schließt mit einem Verlust von DEM 138 707,98 ab. Dieser Betrag ist dem Saldo per 30.9.1998 von DEM 214 605,24 abziehen, was per 31.12.1998 ein Vermögen von DEM 75 897,26 ergibt.

Nachstehend die einzelnen Einnahmen- und Ausgabenposten:

	Ausgaben DEM	Einnahmen DEM
Mitgliederbeiträge		- 447,-
Zinsen		4 435,26
Sonstige Einnahmen		10 962,70
Experten	- 14 023,37	
Dolmetscher, Übersetzer	13 487,67	
Verschiedene Tagungen	-	
Reisen, Spesen	17 240,55	
Büro Hamburg	12 989,37	
Generalsekretariat Brüssel	112 346,86	
UIP-Kommission	7 874,52	
Verschiedenes	3 743,34	
Verlust per 31.12.1998		138 707,98
	153 658,94	153 658,94

Wir stellen fest, dass die Buchhaltung sorgfältig geführt ist.

Wir beantragen die Genehmigung der Rechnung für das Rumpfgeschäftsjahr 1.10.1998 bis 31.12.1998 unter Decharge-Erteilung an die Geschäftsführung.

Brüssel, im Juni 1999

Die Revisoren:

gez. Jean-Louis Laurent

gez. Alain Margerin

Liste des membres / Mitgliederverzeichnis

Annexe III / Anlage III

	Téléphone / Téléfax Telefon / Telefax E-mail	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 vpihamburg@aol.com	54 401
Autriche / Österreich Verband der Privatgüterwagen-Interessenten VPI Kunigundbergstraße 40, A - 2380 Perchtoldsdorf	(+43) 1 - 865 66 85 (+43) 1 - 865 66 8591 kvg.kesselwagen@aon.at	4 382
Belgique / Belgien LOMATFER – Union Professionnelle des Loueurs de Matériel de Chemin de Fer 46, Avenue Herrmann-Debroux, B - 1160 Bruxelles	(+32) 2 663 75 76 (+32) 2 663 75 50 j.marion@brambles-europe.com	1 818
Espagne / Spanien FAPROVE – Fomento de Asociaciones de Propietarios y Operadores de Vagones de España Alberto Alcocer, 46-Atico A, E - 28016 Madrid	(+34) 91 - 457 70 67 (+34) 91 - 458 80 29 ivexasa@teleline.es	6 171
France / Frankreich Association Française des Wagons de Particuliers Tour Aurore – 18, Place des Reflets F - 92975 Paris La Défense Cedex	(+33) 1 - 47 78 65 30 (+33) 1 - 47 73 52 12 afwp@c-si.fr	44 625
Grande-Bretagne / Großbritannien Private Wagon Federation Intl. Section, "Homelea", Westland Green, Little Hadham, GB - Herts SG11 2AG	(+44) 1279 - 843 487 (+44) 1279 - 842 394 geoffp@homelea.demon.co.uk	4 458
Italie / Italien ASSOCARRI – Associazione Titolari Carri Ferroviari Via Lanzone 29/31, I - 20123 Milano	(+39) 02 - 80 63 01 (+39) 02 - 86 45 53 01 l.rampinelli@brambles-europe.com	3 925
SUNFER Associazione Utenti Noleggiatori Titolari Di Carri Ferroviari Privati Foro Bonaparte, 74, I - 20121 Milano	(+39) 02 - 725 66 311 (+39) 02 - 864 63 397 sunfer@iol.it	1 698
Pays-Bas / Niederlande NVPK Nederlandse Vereniging Particuliere Goederenwagens Gors 11, NL - 4741 TA Hoesen	(+31) 165 - 50 35 54 (+31) 165 - 50 38 79 vdbpromo@worldonline.nl	1 752
Pologne / Polen Izba Gospodarcza Transportu Ladowego ul. Twarda 30, PL - 00-831 Warszawa	(+48) 22 - 697 91 16 (+48) 22 - 697 91 95 marketing@decyst.com.pl	12 784
République de Slovaquie / Slowakische Republik ZVKV Združenie vlastníkov a prevádzkovateľov súkromných koľajových vozidiel Stúrovo Námestie 5, SK - 911 01 Trenčín	(+421) 831 - 442 102 (+421) 831 - 442 102 galko@zvkv.sk	3 486
Suède / Schweden Svenska Privatvagnföreningen, c/o Sveriges Industriförbund Box 5501, SE - 114 85 Stockholm	(+46) 8 - 783 80 13 (+46) 8 - 661 79 01 ingrid.heilborn@industriforbundet.se	4 121
Suisse / Schweiz Verband Schweiz. Anschlussgeleise- und Privatgüterwagen- Besitzer VAP, Postfach, CH - 8142 Uitikon/Zürich	(+41) 1 - 491 15 95 (+41) 1 - 491 28 80 furrer.vap@bluewin.ch	5 763
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 spv@telecom.cz	6 928

Total des wagons P affiliés à l'UIP au 1^{er} janvier 1998

156 312

Summe der P-Wagen, die der UIP per 1. Januar 1998 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. Körfggen	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. Körfggen	E.-J. Fert
1972	Londres	15 juin		
1973	Madrid	17 mai		
1974	Hambourg	6 juin	J. de Bruyn	E.-J. Fert
1975	Lucerne	12 juin		
1976	Stockholm	17 juin		
1977	Ischia	31 mai	L. Davies	W. Suter
1978	Monte-Carlo	15 juin		
1979	Salzbourg	21 juin		
1980	Liège	19 juin	J.M.B. Gotch	W. Suter
1981	Zurich	5 juin		
1982	Amsterdam	4 juin		
1983	Leeds Castle (Maidstone)	23 juin	Ch. Schlegel	W. Suter
1984	Düsseldorf	22 juin		
1985	Benalmadena Costa (Malaga)	19 sept.		
1986	Stockholm	27 juin	H. Matthies	W. Suter
1987	Berlin	15 juin		
1988	Salzbourg	16 juin		
1989	Santa Margherita Ligure	21 sept.	J.F. Weerts	W. Suter
1990	Amsterdam	14 juin		
1991	Bruxelles	27 sept.		R. Janssen
1992	Cannes	1 ^{er} oct.	G. Amblot	R. Janssen
1993	Lugano	14 sept.		
1994	Madrid	21 sept.		
1995	Knokke	20 sept.	J.F. Weerts	R. Janssen
1996	Stockholm	5 sept.		
1997	Prag	4 sept.		
1998	Baden-Baden	1 ^{er} oct.	H. Sikora	W. Gehrmann