

Antrag zur Aufnahme von Änderungen des AVV in Artikel 7, 12, 15 und 19 sowie die in Anlage 2

Änderungshistorie

Verfasser	Datum	Absatz	Änderung
AG ECM im AVV	20.03.2025		Entwurf
Fortsetzung nach der Sitzung des GK im Juni 2025			
Sonder-Arbeitsgruppe:	14.08.2025		Aktualisierte Version, bis zum 20. August 2025 von den Verbänden abzustimmen
Sonder-Arbeitsgruppe:	28.08.2025		Aktualisierte Version, bis zum 11. September 2025 von den Verbänden abzustimmen
Sonder-Arbeitsgruppe:	08.09.2025		Vereinbarung zur Streichung der Änderung von Anlage 6 in diesem Antrag und zur Erstellung eines separaten Antrags ausschließlich für Anlage 6. Aktualisierte Version, bis zum 11. September 2025 von den Verbänden abzustimmen.
Endgültige Fassung	30.09.2025		

Titel:	ECM im AVV - notwendige Anpassungen zur Sicherstellung der Gesetzeskonformität
Änderungsantrag von (EVU/Halter/andere Gremien):	Sonderarbeitsgruppe (ERFA, UIC, UIP) für ECM im AVV
Änderungsantrag zu:	☒ Artikel 7 ☒ Artikel 12 ☒ Artikel 15 ☒ Artikel 19 ☒ Anlage 2
Einreicher:	AG ECM im AVV
Ort, Datum:	Remote, 28.08.2025
Kurzbeschreibung:	Mit der Durchführungsverordnung (EU) 2019/779 und nach Rücksprache mit den Sicherheitsbehörden benötigt der AVV eine Anpassung, um die Rechtssicherheit weiterhin zu gewährleisten. Mit der Änderung der Artikel 7, 12, 15 und 19 sowie der Anlage 2 wird dies sichergestellt.

1. Ausgangslage (Ist):**1.1. Einleitung**

Bereits bei der Einführung der ersten ECM-Verordnung wurden vertragliche Anpassungen an den AVV vorgenommen. Nach intensiven Diskussionen mit der ERA und den nationalen Sicherheitsbehörden hat die von ERFA, UIC und UIP eingesetzte Arbeitsgruppe das Ziel, den Vertrag weiterzuentwickeln und verständlicher zu machen.

1.2. Funktionsweise

Im Rahmen des AVV veranlassen die EVU die Wiederherstellung der Lauffähigkeit der Güterwagen, wenn dies erforderlich ist. Dieser Prozess ist seit 2006 in Kraft, jedoch hat sich gezeigt, dass eine Klarstellung der Rollenzuteilung gemäß der aktuellen ECM-Verordnung angezeigt ist. Die neue Version des AVV zum 1.1.2026 stellt sicher, dass der vorhandene Prozess zur Wiederherstellung der Lauffähigkeit weiterhin möglich bleibt, aber die Prozessbeteiligten sich besser abstimmen sowie im Vorfeld in ihren jeweiligen Prozessen die „Unterwegsreparatur“ besser beschreiben und nachhalten.

1.3. Störung/Problembeschreibung:

Die Wiederherstellung der Lauffähigkeit im Rahmen des AVV geschieht nach aktueller Einschätzung nicht mehr zu 100 % im Einklang mit der ECM-Verordnung. Im Rahmen einer Arbeitsgruppe präzisieren wir den AVV, um die Rechtssicherheit weiterhin zu gewährleisten.

Mit den Veränderungen in den Artikeln 7, 12, 15 und 19 sowie in der Anlage 2 soll die Rechtssicherheit erhöht werden. Die Vertragspartner im AVV müssen mit dieser Anpassung ggf. auch ihre Prozesse anpassen sowie ggf. vertragliche Anpassungen mit ihren Erfüllungsgehilfen vornehmen.

Zur Erleichterung des Informationsaustauschs im Zusammenhang mit diesen Änderungen sind ERFA, UIC und UIP bestrebt, die IT-Plattform GCU-Broker so anzupassen, dass sie die Umsetzung der neuen Prozesse durch die Unterzeichner unterstützt.

1.4. . Handelt es sich um eine anerkannte Regel der Technik* (z.B. DIN, EN)?

☒ Nein ☐ Ja, folgende:

* „anerkannte Regeln der Technik: die schriftlich festgelegten Regeln, die bei ordnungsgemäßer Anwendung dazu dienen können, eine oder mehrere spezifische Gefährdungen zu kontrollieren.“ (Quelle: EG-Verordnung 402/2013, Artikel 3)

„Schriftlich fixierte oder mündlich überlieferte technische Festlegungen für Verfahren, Einrichtungen und Betriebsweisen, die nach herrschender Auffassung der beteiligten Kreise (Fachleute, Anwender, Verbraucherinnen und Verbraucher und öffentliche Hand) geeignet sind, das gesetzlich vorgegebene Ziel zu erreichen und sich in der Praxis allgemein bewährt haben oder deren Bewährung nach herrschender Auffassung in überschaubarer Zeit bevorsteht.“ (BMJ Handbuch der Rechtsförmlichkeit)

2. Sollzustand**2.1. Beseitigung Störung/Problem (Soll)**

Der AVV definiert den Ausdruck „Aussetzen eines Wagens“, und gemäß Anlage 9 bedeutet dies, dass der Wagen seine Fahrt nicht fortsetzen kann, wenn er einen Mangel aufweist, der die Sicherheit des Betriebs beeinträchtigen könnte. Nach dem Aussetzen verbleibt der Wagen im Gewahrsam des Eisenbahnunternehmens, das den Mangel festgestellt hat, bis er behoben ist. Der Begriff „Aussetzen“ ist nicht gleichbedeutend mit dem Begriff „außer Betrieb nehmen“.

Wann brauchen wir eine Betriebsfreigabe (RTS)?

- 1) Aussetzen des Wagens Kategorie A (Wiederherstellung der Lauftauglichkeit gemäß AVV Anlage 10)
- 2) Aussetzen des Wagens Kategorie C (Einholung von Anweisungen des Halters über die zu ergreifenden Maßnahmen)

Wann brauchen wir eine Wiederinbetriebnahme (RTO)?

Die Notwendigkeit einer RTO entsteht, wenn ein Wagen **aus dem Betrieb genommen wird**. Das Aussetzen eines Wagens bedeutet nicht automatisch, dass er **aus dem Betrieb genommen** wird; der Wagen wird **aus dem Betrieb genommen**, wenn eine der beiden folgenden Situationen als Maßnahme zur Anwendung der Anlage 9 aufgrund der Feststellung eines Schadens und damit zur Durchführung seiner Reparatur (Anlage 9 und/oder Anlage 10) eintritt:

1. Das EVU ergreift die Maßnahme „**Aussetzen des Wagens Kategorie A**“ (Wiederherstellung der **Lauftauglichkeit gemäß Anlage 10 AVV**) und mindestens eine der drei folgenden Situationen tritt ein:
 - 1.1. Das EVU hat einen Wagen gemäß Anlage 9, Code 3.2.5, Kategorie A ausgesetzt und die Werkstatt wendet Anlage 10, Modul M00.001 an, um zusätzliche Instandhaltungsanweisungen vom Halter anzufordern.
 - 1.2. Das EVU beantragt die Lieferung von Ersatzteilen per Muster HR (Anlage 7 AVV).
 - 1.3. Die Werkstatt gibt in ihrer Betriebsfreigabe (RTS) andere Nutzungsbeschränkungen als die nach Anlage 9 zu treffenden Maßnahmen an.
2. Das EVU ergreift die Maßnahme „**Aussetzen des Wagens Kategorie C**“ (Einholung von **Anweisungen des Halters über die zu treffenden Maßnahmen**).

Beschreibung des Prozesses:

Konkret beginnt die Handlungsfolge mit der **Erkennung eines Schadens**, was zu zwei möglichen Situationen führt:

- 1) Der Schaden beeinträchtigt die **Lauftauglichkeit** des Wagens gemäß Art. 19.1.
- 2) Es wird entschieden, die **Verwendungsfähigkeit** des Wagens gemäß Art. 19.3 wieder herzustellen.

Der Wagen wird nach Kategorie A oder C ausgesetzt und geht zu der **zugelassenen Werkstatt (ECM-F4)**, die für die Durchführung der Reparaturen zuständig ist. Die zugelassene Werkstatt (ECM-F4) führt die Reparatur auf der Grundlage von Anlage 10 **zur Wiederherstellung der Lauftauglichkeit/Verwendungsfähigkeit** durch. Dies kann eine Anforderung von **Anweisungen** an den Wagenhalter (ECM-F3) gemäß Anlage 10 beinhalten. Eine Wiederinbetriebnahme (RTO) wird erforderlich, wenn die oben genannte Situation eintritt (*siehe Wann brauchen wir eine RTO?*).

Nach erfolgter Reparatur **stellt** die zugelassene Werkstatt (ECM-F4) **die Betriebsfreigabe (RTS) mit allen erforderlichen Zusatzdokumenten aus**, die **sowohl** an das EVU **als auch** an den Wagenhalter (ECM-F3) **geschickt wird**, zusammen mit dem Antrag auf Ausstellung der Wiederinbetriebnahmegenehmigung (RTO) gemäß den oben genannten Szenarien.

Der Wagenhalter leitet die Betriebsfreigabe (RTS) zusammen mit dem Antrag auf Wiederinbetriebnahme (RTO) an die für den Wagen zuständige ECM (ECM-F3) weiter, die dann **die Wiederinbetriebnahmegenehmigung (RTO) ausstellt**. Sowohl der Wagenhalter als auch die ECM (ECM-F3) aktualisieren ihre Aufzeichnungen mit den ausgestellten Betriebsfreigaben (RTS) und Wiederinbetriebnahmegenehmigungen (RTO).

Der Wagenhalter sendet die von seiner ECM ausgestellte Wiederinbetriebnahmegenehmigung (RTO) an das EVU.

Der Versand der Betriebsfreigabe (RTS) zusammen mit dem Antrag auf Wiederinbetriebnahme (RTO) könnte über den GCU-Broker erfolgen, wobei hierfür eine entsprechende Funktion zu entwickeln wäre.

3. Änderung

Farb-Code für die Änderungsanträge:

Schwarz: jetzt gültiger Text; dient zur Info und bleibt unverändert weiterhin gültig

Rot: Text neu

Blau (event. durchgestrichen): Text wird gelöscht

Gegenüberstellung

<u>Aktuelle Version des AVV</u>		<u>Änderungsüberlegungen</u>	
<u>KAPITEL II - PFLICHTEN UND RECHTE DES HALTERS</u>		KAPITEL II – <u>RECHTE</u> <u>PFLICHTEN</u> UND <u>PFLICHTEN</u> <u>RECHTE</u> DES HALTERS	
Artikel 7 Technische Zulassung und Instandhaltung der Wagen		Artikel 7 Technische Zulassung und Instandhaltung der Wagen	
7.1	Der Halter hat dafür zu sorgen, dass seine Wagen gemäß den zum Zeitpunkt der Zulassung geltenden nationalen und internationalen Gesetzen und Vorschriften technisch zugelassen* sind und während ihrer Einsatzzeit technisch zugelassen bleiben.	7.1	[unverändert]
7.2	Der Halter hat dafür zu sorgen, dass seine Wagen gemäß den geltenden Gesetzen, Verordnungen und verbindlichen Normen instand gehalten werden. Er hat insbesondere eine zertifizierte für die Instandhaltung zuständige Stelle (ECM) zu bestimmen und sicherzustellen, dass diese alle ihr obliegenden Aufgaben erledigt.	7.2	Der Halter hat dafür zu sorgen, dass seine Wagen gemäß den geltenden Gesetzen, Verordnungen und verbindlichen Normen instand gehalten werden. Er hat insbesondere eine zertifizierte für die Instandhaltung zuständige Stelle (ECM) zu bestimmen und sicherzustellen, dass diese alle ihr obliegenden Aufgaben erledigt. die Instandhaltungsvorschriften des AVV, insbesondere Anlage 10, in ihr Instandhaltungssystem integriert.
	Der Halter stellt den verwendenden EVU auf Verlangen unverzüglich verlässliche Informationen über Instandhaltung (einschließlich Instandhaltungsunterlagen und Instandhaltungsnachweis) und Betriebsbeschränkungen zur Verfügung, die für den sicheren Betrieb notwendig und ausreichend sind.		[Verschoben nach 7.4, zweiter Absatz]
	Für die Zwecke dieses Vertrages und gegenüber den übrigen Vertragsparteien wird der Halter als die ECM für seine Wagen angesehen und hat deren Verantwortlichkeiten.	7.3	Für die Zwecke dieses Vertrages und gegenüber den übrigen Vertragsparteien wird der Halter als die ECM für die Instandhaltung seiner Wagen zuständige Stelle angesehen und hat deren Verantwortlichkeiten, auch wenn er eine von ihm rechtlich getrennte ECM bestimmt hat. Die ECM sind nicht Parteien dieses Vertrags.

7.3	Der Halter gestattet den EVU, alle erforderlichen Kontrollen, insbesondere die in Anlage 9 vorgesehenen, an seinen Wagen vorzunehmen.		[Verschoben nach 7.6]
7.4	Der Halter muss den Eisenbahnverkehrsunternehmen rechtzeitig die für den sicheren Eisenbahnbetrieb nötigen Informationen seiner Wagen in elektronischer Form bereitstellen. Die Bereitstellung dieser Informationen und ggf. zusätzlicher Daten ist in der Anlage 16 geregelt. [bisher 7.2 Abs. 2]	7.4	Der Halter muss den Eisenbahnverkehrsunternehmen rechtzeitig die für den sicheren Eisenbahnbetrieb nötigen Informationen seiner Wagen in elektronischer Form bereitstellen. Die Bereitstellung dieser Informationen der technischen Wagentdaten und ggf. zusätzlicher Daten ist in der Anlage 16 geregelt. Der Halter stellt den verwendenden EVU auf Verlangen unverzüglich verlässliche Informationen über Instandhaltung (einschließlich Instandhaltungsunterlagen und Instandhaltungsnachweis) und Betriebsbeschränkungen zur Verfügung, die für den sicheren Betrieb notwendig und ausreichend sind, und ggf. weitere Informationen, die für den sicheren Betrieb notwendig und ausreichend sind oder zur Aufklärung von Ereignissen beitragen.
		7.5	Im Namen seiner ECM ermächtigt der Halter das EVU - auf der Grundlage des für die ECM geltenden öffentlichen Rechts, das die Untervergabe von Instandhaltungsfunktionen regelt - für die Instandsetzung gemäß den Vorgaben von Anlage 10 zu sorgen. Die Verantwortung der ECM für das Ergebnis der untervergebenen Instandhaltungsfunktionen und für die Leistungsüberwachung bleibt davon unberührt.
		7.6	Der Halter gestattet den EVU, alle erforderlichen Kontrollen, insbesondere die in Anlage 9 vorgesehenen , an seinen Wagen vorzunehmen sowie erforderliche betriebliche Abhilfemaßnahmen gemäß Anlage 9 durchzuführen.

KAPITEL III - PFLICHTEN UND RECHTE DES EVU		KAPITEL III - RECHTE PFLICHTEN UND RECHTE PFLICHTEN DES EVU	
Artikel 12 Behandlung der Wagen		Artikel 12 Behandlung der Wagen	
Jedes EVU hat die Wagen sorgfältig und pfleglich zu behandeln und die vorgeschriebenen Kontrollen gemäß Anlage 9 vorzunehmen. Es hat insbesondere sicherheitsrelevante Kontrollen in demselben Umfang an allen Wagen, unabhängig von deren Halter, durchzuführen. Die Kosten dieser üblichen Kontrollen werden dem Halter nicht gesondert in Rechnung gestellt.		12.1	Jedes EVU hat die Wagen sorgfältig und pfleglich zu behandeln und die gesetzlich vorgeschriebenen Kontrollen nach Anlage 9 durchzuführen. Festgestellte Schäden sind gemäß Anlage 9 zu behandeln. Es hat insbesondere sicherheitsrelevante Kontrollen in demselben Umfang an allen Wagen, unabhängig von deren Halter, durchzuführen. Die Kosten dieser üblichen Kontrollen werden dem Halter nicht gesondert in Rechnung gestellt.
		12.2	Jedes EVU stellt sicher, dass die in diesem Vertrag festgelegten Verfahren und Vorschriften zur Wiederherstellung der Lauffähigkeit* in sein Sicherheitsmanagementsystem integriert sind.
Artikel 15 Informationen an den Halter		Artikel 15 Informationen an den Halter	
Die verwendenden EVU übermitteln dem Halter rechtzeitig die Informationen zum Betrieb seiner Wagen, gemäß den geltenden nationalen und internationalen Gesetzen und Vorschriften.		Die verwendenden EVU übermitteln dem Halter rechtzeitig die Informationen zum Betrieb seiner Wagen, über die Kommunikationsplattform (GCU-Broker*) gemäß den geltenden nationalen und internationalen Gesetzen und Vorschriften. Einzelheiten sind in den Anlagen 4 (Schadensprotokoll) und 15 (Laufleistungsmeldung) geregelt.	
Artikel 19 Behandlung der Schäden		Artikel 19 Behandlung der Schäden	
19.1	Das EVU sorgt für die Herstellung der Lauffähigkeit des Wagens nach den Bestimmungen der Anlage 10. Wenn die Kosten den Betrag von 850 EUR übersteigen, ist vorher, außer bei Bremssohlenwechsel oder bei Anwendung von Anlage 13 durch das	19.1	Das verwendende EVU, das den Schaden feststellt und den Wagen aussetzt , sorgt für die Wiederherstellung der Lauffähigkeit des Wagens nach den Bestimmungen der Anlage 10 den Vorgaben der Anlagen 9 und 10 und gibt den Wagen wieder für

	EVU, die Zustimmung des Halters einzuholen. Äußert sich der Halter nicht innerhalb von 2 Werktagen (ausgenommen Samstage), wird die Reparatur durchgeführt.		den Betrieb frei. Bei Anwendung der Anlage 10 erfolgt die Instandsetzung auf Grundlage der Ermächtigung durch die ECM (Artikel 7.5).
	[bisher ist 19.1, Absatz 1 in zwei Artikel unterteilt: 19.1 und 19.2]	19.2	Wenn die Kosten den Betrag von 850 EUR übersteigen, ist vorher, außer bei Bremssohlenwechsel oder bei Anwendung von Anlage 13 durch das EVU, die Zustimmung des Halters einzuholen. Äußert sich der Halter nicht innerhalb von 2 Werktagen (ausgenommen Samstage), wird die Reparatur durchgeführt. Lehnt der Halter den Kostenvoranschlag für die Reparatur ab, sorgt er selbst für die Schadensbeseitigung.
19.2	Wenn die Reparaturkosten die nach Anlage 5 berechnete Entschädigung überschreiten, gilt der Wagen als wirtschaftlich nicht reparabel.		[Art. 19.2 bisherige Fassung - redaktionelle Änderung - Art. 19.4 neu]
19.3	Wenn die Schäden die Lauffähigkeit des Wagens nicht beeinträchtigen, aber seine Verwendung erschweren, kann das EVU Arbeiten zur Wiederherstellung der Verwendungsfähigkeit bis zu einem Höchstbetrag von 850 EUR ohne Zustimmung des Halters ausführen. Das EVU kann durch Vereinbarung mit dem Halter ermächtigt werden, zusätzliche Arbeiten auszuführen.	19.3	Wenn die Schäden die Lauffähigkeit des Wagens nicht beeinträchtigen, aber seine Verwendung erschweren, kann das EVU Arbeiten zur Wiederherstellung der Verwendungsfähigkeit* bis zu einem Höchstbetrag von 850 EUR ohne Zustimmung des Halters nach den Vorgaben der Anlage 10 ausführen. Das EVU kann durch eine separate Vereinbarung mit dem Halter ermächtigt werden, zusätzliche Arbeiten auszuführen.
19.4	Das EVU, welches die Instandsetzung gemäß Anlage 10 veranlasst hat, prüft anhand der Rückmeldung der Werkstatt, ob und inwieweit die beauftragten Arbeiten durchgeführt worden sind. Sollten sich nach der Instandsetzung Nutzungseinschränkungen (z.B. Lauffähigkeit, Betriebstauglichkeit) ergeben, so sind diese vom EVU zu dokumentieren. Nach Beendigung der Instandsetzungsarbeiten und sofern der Halter keine besonderen Anweisungen erteilt hat, sendet das EVU den Wagen an		[siehe Art. 19.6 Absatz 1 neu] [siehe Art. 19.7 neu] [siehe Art. 19.8 neu]

	seinen ursprünglich vorgesehenen Bestimmungsbahnhof.		
	[bisher 19.2]	19.4	Wenn die Reparaturkosten den nach Anlage 5 berechneten Restwert Entschädigung überschreiten, gilt der Wagen als wirtschaftlich nicht reparabel.
19.5	In den Fällen, in denen das EVU Maßnahmen in Anwendung der Bestimmungen der Anlage 9 selbst ausführt, muss es dies mit qualifiziertem Personal und der gebotenen Sorgfalt tun. Qualifiziertes Personal (Betriebspersonal) im Sinne der vorstehenden Bestimmung ist Personal, das über die im Sicherheitsmanagementsystem des EVU hinterlegten Befähigungen und Befugnisse verfügt, um die Abhilfemaßnahmen ausführen zu können. Die Instandsetzungsarbeiten in Anwendung der Bestimmungen der Anlage 10 dürfen nur durch zugelassene Werkstätten ausgeführt werden. Zugelassene Werkstätten sind Werkstätten, die a) über eine gültige Instandhaltungsstellen-Bescheinigung verfügen, die mindestens die Instandhaltungserbringungsfunktion beinhaltet, und b) in der Datenbank für Interoperabilität und Sicherheit der Europäischen Agentur für Eisenbahnen (ERADIS) verzeichnet sind	19.5	In Fällen, in denen das EVU Abhilfemaßnahmen in Anwendung der Bestimmungen der Anlage 9 durchführt, muss es dies mit qualifiziertem Personal und der gebotenen Sorgfalt tun. Qualifiziertes Personal (Betriebspersonal) im Sinne der vorstehenden Bestimmung ist Personal, das über die im Sicherheitsmanagementsystem des EVU hinterlegten Befähigungen und Befugnisse verfügt, um die Abhilfemaßnahmen ausführen zu können. Die Instandsetzungsarbeiten in Anwendung der Bestimmungen der Anlage 10 dürfen nur durch zugelassene Werkstätten ausgeführt werden. Diese zugelassenen Werkstätten sind Werkstätten, die: a) über eine gültige Instandhaltungsstellen-Bescheinigung verfügen, die mindestens die Instandhaltungserbringungsfunktion beinhaltet, verfügen über eine gültige ECM-Zertifizierung für Instandhaltungsfunktionen gemäß ECM-Verordnung/gemäß geltendem öffentlichen Recht, die mindestens die Instandhaltungserbringungsfunktion beinhaltet, und b) sind in der Datenbank für Interoperabilität und Sicherheit der Europäischen Agentur für Eisenbahnen der Europäischen Eisenbahnagentur für Interoperabilität und Sicherheit (ERADIS) verzeichnet

	und c) in den Bestimmungen des AVVs Anlagen 7, 9, 10 und 13 unterwiesen sind und ihre Mitarbeiter regelmäßig über die Änderungen im AVV unterweisen. Das EVU oder sein Erfüllungsgehilfe muss den Halter über die ausgeführten Arbeiten, unter Verwendung der Codierung laut Anlage 10, Anhang 6, unterrichten.		und ⇨ sind in den Bestimmungen des AVVs Anlagen 7, 9 und 10 und 13 unterwiesen sind und unterweisen ihre Mitarbeiter regelmäßig über die Änderungen im AVV unterwiesen. [siehe Art. 19.6 Abs. 1 neu]
	[bisher Art. 19.5 Abs. 7]	19.6	Das EVU, oder sein Erfüllungsgehilfe muss den Halter über die ausgeführten Arbeiten, unter Verwendung der Codierung laut Anlage 10, Anhang 6, unterrichten. das die Instandsetzung gemäß Anlage 10 veranlasst hat, stellt sicher, dass ihm die Werkstatt nach Abschluss der Arbeiten die Betriebsfreigabe*, unter Verwendung der Codes gemäß Anlage 10, Anhang 6, bescheinigt. Eine Kopie der Betriebsfreigabe* und etwaige zusätzliche Informationen sind dem Halter unverzüglich entweder vom EVU oder von der Werkstatt zuzusenden, sofern dies im Vertragsverhältnis zwischen EVU und Werkstatt vorgesehen ist.
	[bisher Art. 19.4 Abs. 2]	19.7	Trifft einer der folgenden Fälle zu, gilt der Wagen als außer Betrieb genommen und eine Mitteilung über die Wiederinbetriebnahme durch den Halter ist erforderlich: - das EVU hat einen Wagen gemäß Anlage 9, Code 3.2.5, Kategorie C, ausgesetzt, - das EVU hat einen Wagen gemäß Anlage 9, Code 3.2.5, Kategorie A ausgesetzt und die Werkstatt wendet Anlage 10, Modul M00.001 an, um zusätzliche Instandhaltungsanweisungen vom Halter anzufordern,

			- das EVU beantragt die Lieferung von Ersatzteilen per Muster HR (Anlage 7 AVV), - die Werkstatt gibt in ihrer Betriebsfreigabe andere Beschränkungen für die Verwendung als die nach Anlage 9 zu treffenden Maßnahmen an. Der Halter übermittelt dem EVU eine Wiederinbetriebnahmebescheinigung auf Grundlage der Betriebsfreigabe*.
	[bisher Art. 19.4 Abs. 3]	19.8	Nach Beendigung der Instandsetzungsarbeiten und sofern der Halter keine besonderen Anweisungen erteilt hat, sendet das EVU den Wagen an seinen ursprünglich vorgesehenen Bestimmungsbahnhof.
19.6	Das Ersatzteilmanagement ist in Anlage 7 geregelt.	19.6 19.9	Das Ersatzteilmanagement ist in Anlage 7 geregelt.
19.6	Die Kostentragung richtet sich nach Kapitel V.	19.7 19.10	Die Kostentragung richtet sich nach Kapitel V.
Anlage 2 Definitionen ¹		Anlage 2 Definitionen¹ (neu: alphabetische geordnet) [Vorbemerkung: Im AVV werden für unterschiedliche Sachverhalte unterschiedliche Begriffe verwendet, und zwar jeweils durchgehend. Wechselnde Bezeichnungen für identische Sachverhalte werden vermieden. Wenn Formulare und elektronische Informationssysteme noch überkommene Begriffe verwenden, so steht das ihrer weiteren Verwendung nicht entgegen, sofern klargestellt wird, mit welchen jetzigen Begriffsbestimmungen die früheren Begriffe korrespondieren. Vorhandene Formulare können jedenfalls aufgebraucht werden. Begriffsbestimmungen aus Rechtsvorschriften werden hier nur insoweit wiederholt, als sie auf die Verhältnisse bei der Verwendung von	

1

Bei bestehenden Definitionen wird der bisherige, unveränderte Text nachstehend nicht wiedergegeben.

	<i>Güterwagen konkretisiert und zusammengefasst wiedergegeben werden – ohne in Widerspruch zur gesetzlichen Definition zu geraten – siehe z.B. „ECM“, EVU, „Halter“, <u>Instandhaltungssystem</u>, <u>Sicherheitsmanagementsystem</u>]</i>
	Für die Instandhaltung zuständige Stelle (ECM) Stelle, die für die Instandhaltung eines Fahrzeugs verantwortlich ist und als solche in einem dafür bestimmten amtlichen Register eingetragen ist.
	Verwendungsfähigkeit Eignung eines Wagens zur Verwendung als Beförderungsmittel für die sichere Beförderung von Gütern.
Lauffähigkeit (Betriebsbegriff) Ein Wagen ist dann lauffähig, wenn er auf eigenen Rädern mit der im Normalregime zulässigen Höchstgeschwindigkeit, ggf. als Schlussläufer, betriebssicher laufen kann.	Lauffähigkeit (Betriebsbegriff) Ein Wagen ist dann lauffähig, wenn er auf eigenen Rädern mit der im Normalregime zulässigen Höchstgeschwindigkeit, ggf. als Schlussläufer, betriebssicher laufen kann.
	GCU Broker bezeichnet die vom AVV-Büro bereitgestellte Webseite und IT-Schnittstelle für das von den Vertragsparteien zu benutzende elektronische Kommunikationssystem und Informationssystem.
	Instandhaltung Kombination aller technischen und administrativen Maßnahmen während der Lebensdauer eines Wagens oder seiner Komponenten, um die Funktionsfähigkeit zu erhalten oder wiederherzustellen.
Eisenbahnverkehrsunternehmen (EVU) Jedes private oder öffentlich-rechtliche Unternehmen, das über eine Lizenz entsprechend der geltenden EU-Gesetzgebung verfügt und dessen Haupttätigkeit im Erbringen von Eisenbahnverkehrsleistungen zur Beförderung von Gütern und / oder Personen besteht, wobei dieses Unternehmen verbindlich die Traktion sicherstellen muss; dieser Begriff umfasst auch die Unternehmen, die nur die Traktion sicherstellen.	Eisenbahnverkehrsunternehmen (EVU) Jedes amtlich lizenzierte öffentlich-rechtliche oder private oder öffentlich-rechtliche Unternehmen des Eisenbahngüterverkehrs das über eine Lizenz entsprechend der geltenden EU-Gesetzgebung verfügt und dessen Haupttätigkeit im Erbringen von Eisenbahnverkehrsleistungen zur Beförderung von Gütern und / oder Personen besteht, wobei dieses Unternehmen verbindlich die Traktion sicherstellen muss; dieser Begriff umfasst auch die Unternehmen, die nur die Traktion sicherstellen -das Güterwagen als Beförderungsmittel verwendet.

	Betriebsfreigabe Bezeichnet die dem Fuhrpark-Instandhaltungsmanager von der die Instandhaltung erbringenden Stelle gegebene und schriftlich festgehaltene, gegebenenfalls durch Unterlagen belegte Zusicherung, dass die Instandhaltung gemäß den Instandhaltungsaufträgen erbracht wurde. (siehe ECM-VO)
	Instandsetzung Physische Maßnahme, die ausgeführt wird, um die Lauffähigkeit oder Verwendungsfähigkeit eines mangelhaften Wagens wiederherzustellen.
	Wiederinbetriebnahme Eine auf der Betriebsfreigabe gründende Mitteilung der für die Instandhaltung zuständigen Stelle (weitere Berechtigte können durch eine Untervergabe bestimmt werden) in Textform (Mindestanforderungen: Wagennummer, Datum, Betriebsfreigabenummer, ggf. Nutzungsbeschränkungen) oder über ein elektronisches Kommunikationssystem an den Nutzer, etwa ein Eisenbahnverkehrsunternehmen oder einen Halter, mit der Zusicherung, dass alle gemäß AVV veranlassten Instandsetzungsarbeiten abgeschlossen wurden und das zuvor außer Betrieb genommene Fahrzeug sich in einem Zustand befindet, in dem es sicher genutzt werden kann, vorbehaltlich etwaiger Nutzungsbeschränkungen.

4. Grund:

Wenn ein Schadcode das Aussetzen eines Wagens erfordert, sollte immer sofort erkennbar sein, welche Folgemaßnahmen das verwendende EVU ergreifen muss.

5. Bewertung möglicher positiver/negativer Auswirkungen

Bewertung der möglichen positiven und negativen Auswirkung (Betrieb, Kosten, Verwaltung, Interoperabilität, Sicherheit, Wettbewerbsfähigkeit, ...) mittels einer Skala von 1 (sehr gering) bis 5 (sehr hoch)

Begründung der Festlegung

Auswirkungen:

Notwendige Änderung, um rechtskonform zu bleiben, Anforderung der ERA und der NSA.

Betrieb: 2 - das überarbeitete Verfahren ermöglicht die Wiederherstellung der Verwendungsfähigkeit.

Kosten 3 - Verfahrensänderungen werden notwendig sein, der Halter wird u.U. häufiger kontaktiert.

Verwaltung 2 - Erweiterte Entwicklung der notwendigen Kommunikation, um die Einhaltung der ECM-Verordnung zu gewährleisten

Sicherheit 4 - Übereinstimmung mit der ECM-Verordnung

Wettbewerbsfähigkeit: 1 - keine direkten Auswirkungen, Beibehaltung des Status quo

6. Risikobetrachtung zum Änderungsantrag

Systembeschreibung im Ist/Soll und Änderungsumfang (siehe hierzu Punkte 1 und 2).

Sicherheitsbeurteilung durch:

6.1. Änderung ist sicherheitsrelevant?	☐ Nein ☒ Ja
Grund: Maßnahmen aus sicherheitsrelevanten Tätigkeiten sind betroffen.	
6.2. Änderung ist signifikant?	☒ Nein ☐ Ja
Begründung: siehe Formular Fügen Sie die das Formular „Signifikante Änderung“ bei.	
6.3. Gefährdungsermittlung und -einstufung:	☒ N/A
6.3.1. Wirkung der Änderung im Normalbetrieb:	
6.3.2. Wirkung der Änderung bei Störungen/Abweichungen vom Normalbetrieb:	
6.3.3. Systemmissbrauch möglich:	
☐ Nein	
☐ Ja (Beschreibung des Systemmissbrauchs):	
6.4. Sicherheitsmaßnahmen durchgeführt?	☐ Nein ☒ Ja
Für jede Gefährdung wird eines der nachfolgenden Risikoakzeptanzkriterien ausgewählt: • „Anerkannte Regel der Technik“ • Nutzung eines Referenzsystems • Explizite Risikoabschätzung	
6.5. Risikobetrachtung wurde Bewertungsstelle vorgelegt?	☒ Nein ☐ Ja
Bewertungsstelle:	
Ergebnis der Bewertungsstelle als Anlage einfügen:	[Anlage]