

23. TECHNISCHE INFORMATIONSVERANSTALTUNG DES VPI

DER AVV IM WANDEL? / AVV-REGELN UND ECM-VERORDNUNG

21.06.2023, DRESDEN

KARL-HEINZ FEHR, JUSTIZIAR DES VPI

INHALT

- Verpflichtung der EVU zur Wiederherstellung der Lauffähigkeit von Güterwagen Art. 19.1 AVV
- Verträglichkeit mit den Pflichten der ECMs?
- Lösungsansätze
- Status
- Fazit

VERPFLICHTUNG DER EVUS ZUR WIEDERHERSTELLUNG DER LAUFFÄHIGKEIT

Art. 19 AVV – 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 EVU, die Zustimmung des Halters einzuholen. Äußert sich der Halter nicht innerhalb von 2 Werktagen (ausgenommen Samstage), wird die Reparatur durchgeführt.“

Fragen der ECM-Zertifizierer (ursprünglich 2017/2018):

- **Wie stellen die ECM sicher, dass diese Reparaturarbeiten unter der Regie der EVU richtig ausgeführt werden?**
- **Wie werden die Dokumentationspflichten der ECMs erfüllt?**

Antworten des Sektors (2019):

- **Reparatur erfolgt/wird beauftragt durch qualifizierte EVU (vgl. recommendation letter des Joint Committee [https://gcubureau.org/wp-content/uploads/Recommendations/Statement of GCU JC re Art 19 5 GCU and ECM.pdf](https://gcubureau.org/wp-content/uploads/Recommendations/Statement_of_GCU_JC_re_Art_19_5_GCU_and_ECM.pdf))**
- **Konkretisierung der Anforderungen der Werke, die für die Zwecke der „Unterwegsreparatur“ (Art. 19.5 AVV)**
- **Dokumentationspflichten werden durch standardisierte Information der Halter über ausgeführte Arbeiten gem. Anlage 10, Anhang 6 erfüllt?**

VERPFLICHTUNG DER EVUS ZUR WIEDERHERSTELLUNG DER LAUFFÄHIGKEIT

Diese Lösung (2019) wurde zunächst akzeptiert und als ausreichend angesehen.

Neues Problemfeld aufgezeigt durch einige NSAs 2022:

- EVUs müssen bei der (Re-)Zertifizierung zur Erlangung der SiBe nachweisen, dass sie den Teil „Wiederherstellung der Lauffähigkeit gem. AVV“ in ihrem SMS abgebildet haben.
- Dazu ist eine Lieferantenüberwachung der durch das EVU beauftragten Werkstätten notwendig.
- Insbesondere bei den „asset-light EVUs“ werden diese Teile im SMS nicht abgebildet.
- Die Organisationsstrukturen der betroffenen EVUs sehen den Aufbau eines eigenen (aufwendigen) Schadwagenmanagements nicht vor
- Eine SiBe KANN legalerweise auch ohne ein Schadwagenmanagement erlangt werden.
- Dennoch: Die aufgezeigte Lücke muss geschlossen werden.

- => WIE ??

OPTIONEN ZUR LÖSUNG

Option 1:

=> betroffene EVUs erweitern ihr SMS um den Bereich **Schadwagenmanagement**

Option 2:

=> betroffene EVUs behalten ihr „schlankes“ SMS und verweigern die Ausführung der „Unterwegsreparaturen“ nach AVV und müssten damit eigentlich aus dem AVV austreten

Option 3:

=> Präzisierung des AVV durch:

- **Modularisierung und Weiterentwicklung der Anlage 10 AVV**
- **Verpflichtung der Halter/ECMs, die Anlage 10 mit in Kraft zu setzen**
- **Schaffung einer Liste von Werken, die durch die EVUs beauftragt werden können**

STATUS I

Erster Versuch des Sektors, eine Lösung des Problems zu entwickeln

- Mandatierung einer Ad-hoc-Arbeitsgruppe durch das AVV Joint Committee im 2. HJ 2022
- Leitung: Christian Kühnast, DB Cargo
- Vertreter VPI/UIP:
 - André Brozy, OnRail
 - Frank Sadowski, VTG
 - Max Röber, GATX
 - Valérie Nicaise / Jakob Kudlinski, Ermewa
 - Markus Heinsohn, VTG
 - Karl-Heinz Fehr, VPI
 - Gilles Peterhans, UIP

STATUS II

Erstes Gespräch mit der ERA zum Thema am 8. Mai 2023

Kernaussagen:

- **EVUs, die den AVV unterzeichnen, haben dafür zu sorgen, in ihrem SMS alle Verpflichtungen abgebildet sind, die sie durch Unterzeichnung des AVV eingehen.**
- **Wenn ein EVU eine Reparatur beauftragt oder selbst erledigt, muss es nach deren Durchführung prüfen, ob alles Beauftragte abgearbeitet wurde. Dies geschieht mithilfe der Betriebsfreigabe.**
- **Wenn das EVU dann mit diesem Wagen weiterfährt, muss es nach TSI OPE einen Pre-Departure-Check durchführen. Dieser ist dann als die Wiederinbetriebnahme anzusehen.**
- **Der AVV kann als AMOC (Acceptable means of compliance) angesehen werden. Das heißt vereinfacht, bei Einhaltung der Vorgaben des AVV wird davon ausgegangen, dass der Anwender die von ihm zu erfüllenden Anforderungen erfüllt.**

STATUS III

Behandlung des Themas auf 53. Sitzung AVV Joint Committee am 7. Juni 2023

Conclusio:

- **Fokus auf Dialog mit der ERA, zur:**
 - **Erreichung eines europäischen einheitlichen Verständnisses**
 - **Über die Konformität des AVV mit ECM- und CSM-Vorgaben**
 - **In schriftlicher Form**
 - **Im Idealfall kann der AVV als AMOC unterhalb der TSI OPE angesehen werden**

STATUS IV

Wesentliche Eckpunkte der UIP/VPI-Position zum Thema:

- **Rettung der so genannten „Unterwegsreparatur“**
- **Beibehaltung der Verfahrensherrschaft der EVUs für diese Tätigkeiten**
- **Bereitschaft zur Hilfestellung im Rahmen der AVV Gremien für „asset light EVUs“**
- **Möglichst keine Abgabe einer gesonderten Wiederinbetriebnahme (RTO – Return to Operation) durch die Halter(/ECM)**
- **Wirksame Delegation der ECM-3 Funktion auf die EVUs durch den AVV leben; ggf. hier den AVV präzisieren**

FAZIT

- **Der AVV wird auf europäischer Ebene wahrgenommen**
- **Er stellt eine geeignete Plattform zur Lösung von Aufgaben an der Schnittstelle zwischen EVUs und Haltern dar – nicht weniger, aber auch nicht mehr!**
- **Es erscheint wichtiger denn je, dass alle Partner seine Einhaltung einfordern**
- **Unterschiedliche Kenntnisstände und Interpretationsweisen sollten nivelliert werden;**
 - => hier setzt die VERS mit ihren AVV-Schulungen an**
 - => VPI unterstützt die Arbeit massiv durch die Entsendung von Experten**

**GUTE HEIMREISE!
VIELEN DANK !**

Karl-Heinz Fehr
Justiziar des VPI /
Verband der Güterwagenhalter in
Deutschland e. V.
Mattentwiete 5
20457 Hamburg



T +49 40 2265921- 31
M +49 176 10356486
E fehr@vpihamburg.de
W vpihamburg.de
vpi-vers.eu