

Europäische Fahrzeuggenehmigung – Stand der Umsetzung

ÖVG-Seminar, Wien, 06. Dezember 2018

Josef Doppelbauer, Leitender Direktor



MAKING THE RAILWAY SYSTEM WORK BETTER FOR SOCIETY

Technischer Beitrag zur Einführung der Europäischen Eisenbahngesetzgebung mit dem Ziel der Schaffung eines (zusammenwachsenden) Europäischen Eisenbahnsystems und der Verbesserung der Konkurrenzfähigkeit des Europäischen Eisenbahnsektors



Gegründet 2004*
Valenciennes (F)
ca. 165 MA



Das 4. Eisenbahnpaket transformiert die Agentur von einer beratenden Einrichtung hin zu einer Behörde, die Sicherheitsbescheinigungen und Fahrzeugzulassungen ausstellen wird (ab Juni 2019)

*) als "Europäische Eisenbahnagentur (ERA)" mit dem 2. Eisenbahnpaket

2004

- **2. Eisenbahnpaket:** Interoperabilitätsrichtlinie wurde angepasst (umfasst nun das TEN Netz), neu: Sicherheitsrichtlinie 2004/49/CE and Agenturverordnung 881/2004 (ERA wurde gegründet)

2007

- **3. Eisenbahnpaket:** Fahrgastrechte, Öffnung des Marktes für internationalen Verkehrsleistungen (ab 01-2010), Europäische Lizenz für Triebfahrzeugführer

2008

- Interoperabilitätsrichtlinie 2008/57/EC, erweitert auf das ganze Eisenbahnnetz
- Richtlinie 2008/110/EC wurde angepasst, Einführung der ECMs

2016

- **4. Eisenbahnpaket (technische Säule) :** größere Anpassungen der Agenturverordnung, der Interoperabilitätsrichtlinie sowie Sicherheitsrichtlinie: neue Rollen und Verantwortung für ERA, Sicherheitsbescheinigungen (SiBe), verbesserter Prozess für Genehmigungen für das Inverkehrbringen von Fahrzeugen (GIF) , ERTMS Prüfung vor Ausschreibung

Die Technische Säule des 4. Eisenbahnpakets (1)



In Kraft seit
15. Juni 2016



EUROPEAN
UNION
AGENCY
FOR RAILWAYS

Die technische Säule des 4. Eisenbahnpakets (2)

Richtlinie (EU) 2016/797 „Interoperabilitätsrichtlinie“

- Grundlegende Anforderungen (New Approach!), technische und betriebliche Harmonisierung in TSlen, **Fahrzeugzulassung**, ERTMS Projektbewertung, Register

Richtlinie (EU) 2016/798 „Sicherheitsrichtlinie“

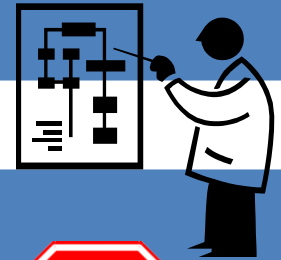
- Rolle und Verantwortlichkeit der Akteure, Sicherheitsziele und Methoden, **Single Safety Certificate**, Entities in Charge of Maintenance (ECM), Unfalluntersuchung

Verordnung (EU) 2016/796 „Agenturverordnung“

- Status und die Zuständigkeiten der Eisenbahnagentur der Europäischen Union

Geringere Kosten

- nur EIN Verfahren mit EINER Genehmigungsstelle



Höhere Transparenz

- EIN einheitliches Verfahren in ganz Europa (One-Stop-Shop)



Bessere Planbarkeit

- Abstimmung von Anforderungen und Zeitplan in der Vorbereitung

Geringere Risiken in der Projektabwicklung



Einfachere Erweiterung des Verwendungsgebietes

Klarheit, in welchen Fällen eine NEUE Genehmigung erforderlich ist

Mitgliedsstaaten bestätigen Umsetzung⁺

+) Ö und DE setzen mit Juni 2020 um

X

Auf Schiene

ERA ist europäische Genehmigungsstelle

Schattenbetrieb

TSIs angepasst

16. Februar 2019

7

16. Juni 2019

16. Dezember 2018

6

Juli 2018

"One Stop Shop" operationell

Kooperationsvereinbarungen mit allen NSB

RISC* -

Fahrzeugzulassung

4

November 2017

3

Juli 2017:
RISC* - Single
Safety Certificate

2

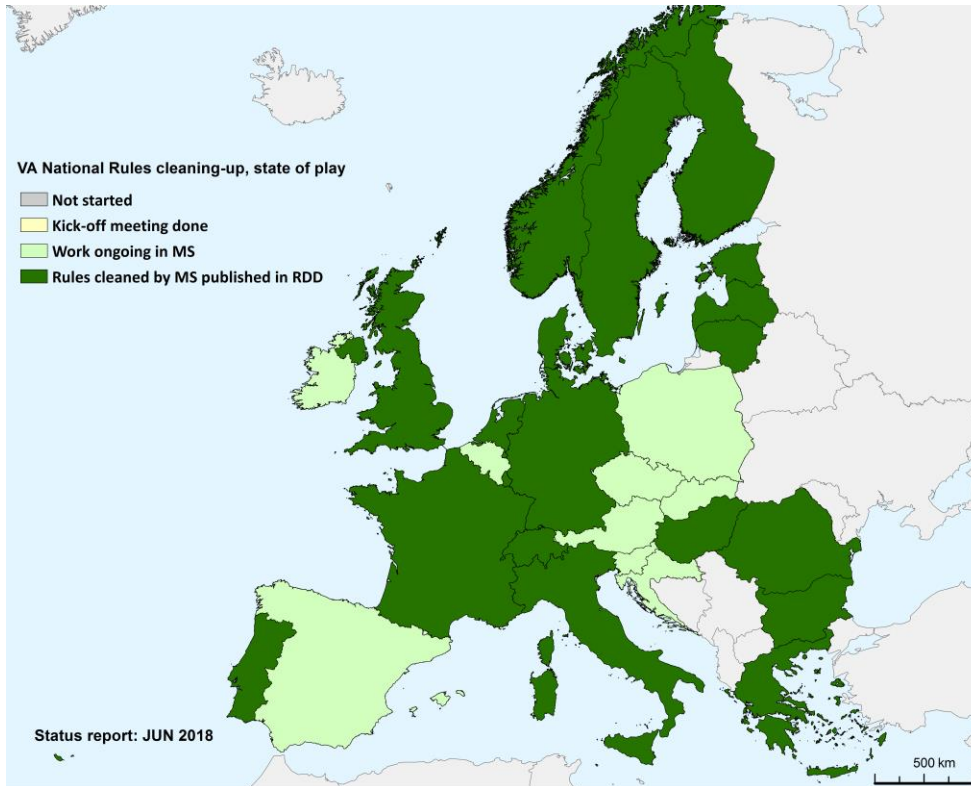
Juni 2017:
ERA startet
"Liaison Office"

15. Juni 2016:
Technischer Pfeiler in Kraft

1

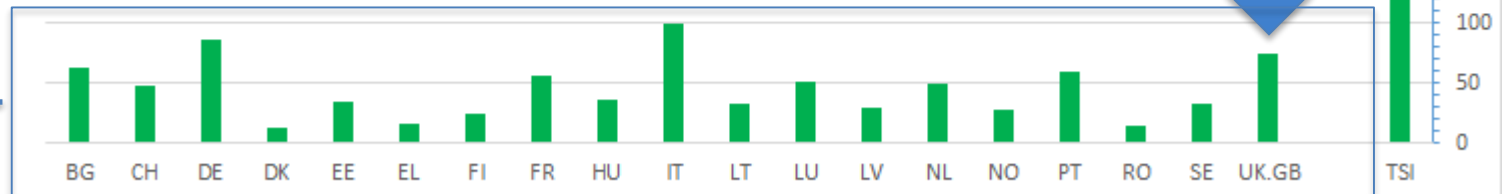
*) RISC: Railway Interoperability and Safety Committee
(Fachausschuss für Eisenbahninteroperabilität und -sicherheit)

Reduktion Nationaler Regeln für die Fahrzeuggenehmigung



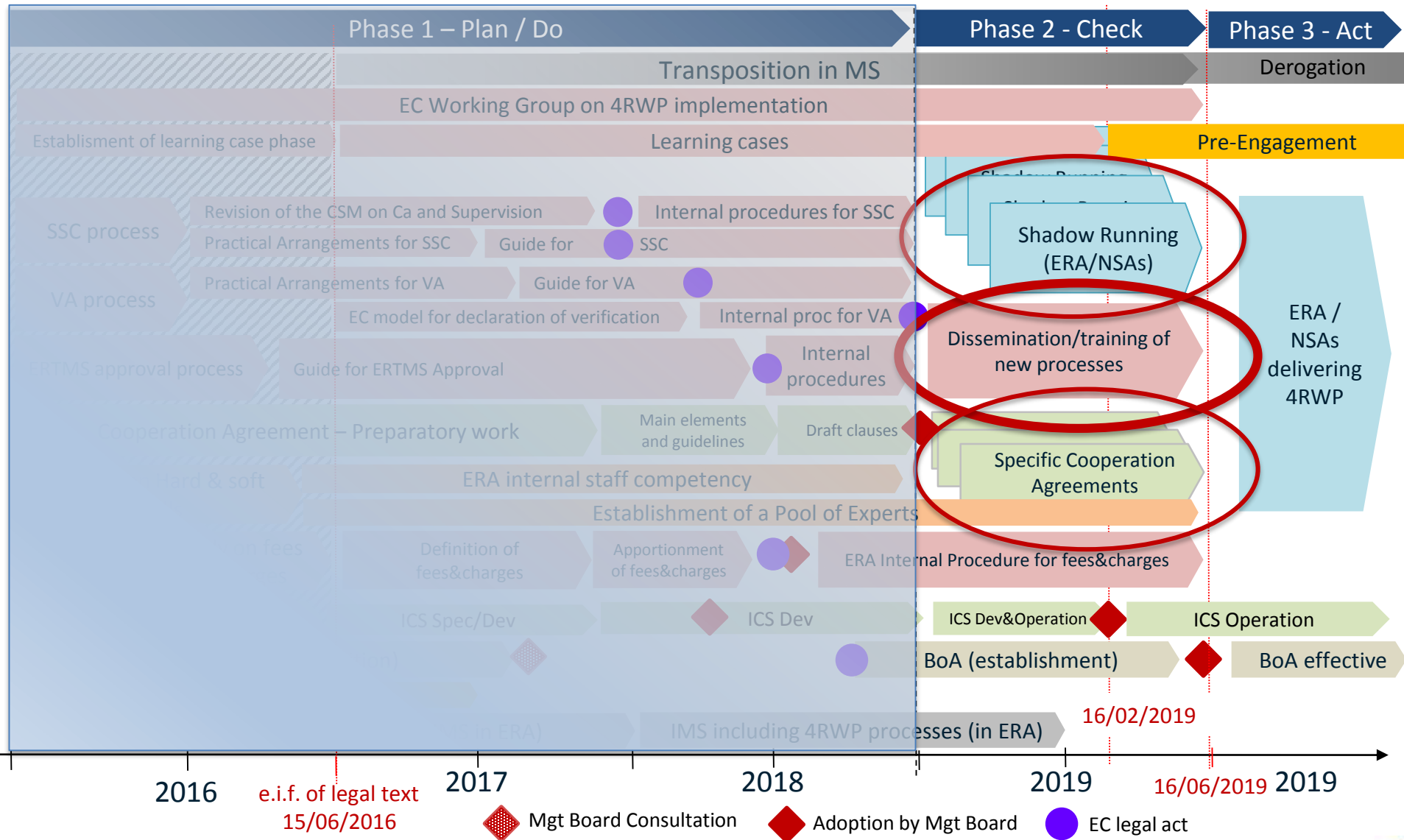
Ausgangspunkt (01/2016):
14 000 Nationale Regeln

~ 900



Anforderungen aus den TSI (rechts) und nationale Regeln für die Fahrzeuggenehmigung (für unter TSI fallende Fahrzeuge) für 19 Länder

ERA Vorbereitungsprogramm



Durchführungsverordnung über praktische Festlegungen für die Erteilung von Sicherheitsbescheinigungen (EU) 2018/763

Durchführungsverordnung über praktischen Modalitäten für das Inverkehrbringen von Schienenfahrzeugen (EU) 2018/545

Gemeinsame Sicherheitsmethoden (CSM) über Anforderungen an Sicherheitsmanagementsysteme (EU) 2018/762

Gemeinsame Sicherheitsmethoden für die Überwachung (EU) 2018/761

Verordnung zu Gebühren und Entgelten (EU) 2018/764

Verordnung GO Beschwerdekammer (EU) 2018/867

Leitfäden in allen EU
Sprachen



6.4.2018

Amtsblatt der Europäischen Union

L 90/66

DE

DURCHFÜHRUNGSVERORDNUNG (EU) 2018/545 DER KOMMISSION

vom 4. April 2018

über die praktischen Modalitäten für die Genehmigung für das Inverkehrbringen von Schienenfahrzeugen und die Genehmigung von Schienenfahrzeugtypen gemäß der Richtlinie (EU) 2016/797 des Europäischen Parlaments und des Rates

(Text von Bedeutung für den EWR)

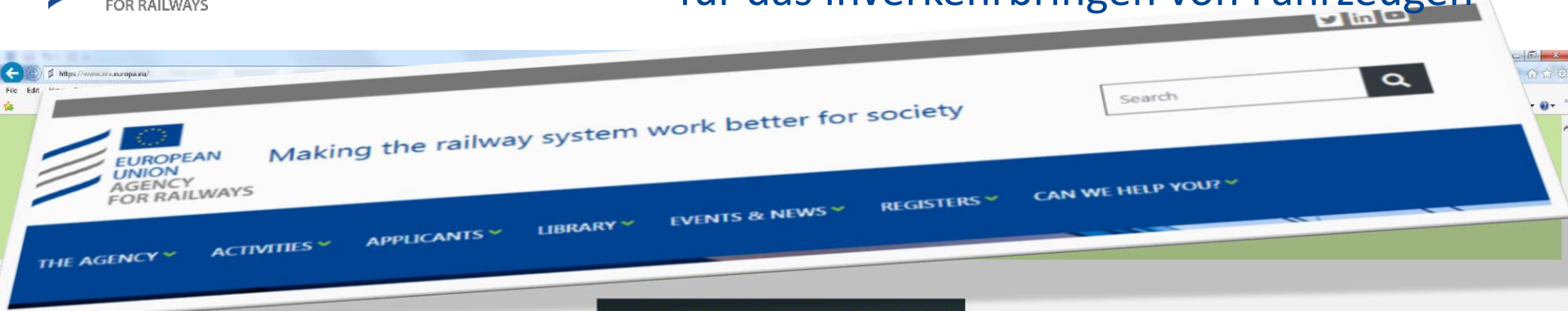
DIE EUROPÄISCHE KOMMISSION —

gestützt auf den Vertrag über die Arbeitsweise der Europäischen Union,









gestützt auf die Richtlinie (EU) 2016/797 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 11. Mai 2016 über die Interoperabilität des Eisenbahnsystems in der Europäischen Union ⁽¹⁾, insbesondere auf Artikel 21 Absatz 9,

in Erwägung nachstehender Gründe:

- (1) Durch die praktischen Modalitäten für das in der Richtlinie (EU) 2016/797 genannte Fahrzeuggenehmigungsverfahren soll erreicht werden, dass die Fahrzeuggenehmigung vereinfacht, beschleunigt und kostengünstiger



LATEST REPORTS AND DOCUMENTS

 103th list of VKMs (Updated 01/10/2018) 03-10-2018 (4.97 MB)	 103th list of VKMs (Updated 01/10/2018) 03-10-2018 (3.27 MB)	 Final report on Facilitation of Combined Transport 02-10-2018 (1.07 MB)	 Practical arrangements for the vehicle authorisation process - Guidelines 02-10-2018 (5.72 MB)
 Practical arrangements for the vehicle authorisation process - Examples 02-10-2018 (170.19 KB)	 Guide for the application of the PRM TSI – Appendices 01-10-2018 (1.21 MB)	 Opinion ERA-OPI-2015-8 28-09-2018 (286.84 KB)	 The European Railway Safety Culture Declaration (EN) 28-09-2018 (578.5 KB) Other languages

Beispiele

Leitlinien

REGISTERS

ERADIS European Railway Agency Database of Interoperability and Safety	ERAIL European Railway Accident Information Links	ERATV European Register of Authorised Types of Vehicles
--	---	---

* zu finden auf der neuen Webseite der Agentur

Fahrzeuggenehmigung nach dem 4. Eisenbahnpaket



Antragsteller stellt Antrag auf GIF über den **One-Stop-Shop** (betrieben von ERA)

- Festlegung des Verwendungsgebietes des Rollmaterials
- Übermittlung der relevanten Dokumentation

ERA/NSB stellt Genehmigung (GIF) aus

(oder kommuniziert negative Entscheidung)

- Innerhalb von 4 Monaten nach Empfang der vollständigen Dokumentation
- Nach detaillierten Regeln aus einer Durchführungsverordnung (EU) 2018/545

Fahrzeug-Registrierung (Antrag des Halters)

Auf Basis seines SMS überprüft das EVU:

- Streckenkompatibilität
- Integration des Fahrzeugs in die Zugzusammenstellung (Artikel 23 IOR)

GIF = Genehmigung für das Inverkehrbringen von Fahrzeugen
(APM = Authorisation for Placing on the Market nach Artikel 20, Interoperabilitätsrichtlinie (EU) 2016/797)

⇒ Keine weitere Genehmigung erforderlich, wenn das Fahrzeug im Verwendungsgebiet bleibt (mit gleichen Bedingungen und Einschränkungen)

RICHTLINIE (EU) 2016/797 DES EUROPÄISCHEN PARLAMENTS UND DES RATES

vom 11. Mai 2016

über die Interoperabilität des Eisenbahnsystems in der Europäischen Union

Artikel 23

Prüfungen vor der Nutzung genehmigter Fahrzeug

- (1) Bevor ein Eisenbahnunternehmen ein Fahrzeug in dem in der Genehmigung für das Inverkehrbringen angegebenen Verwendungsgebiet einsetzt, vergewissert es sich,
- a) dass für das Fahrzeug eine Genehmigung für das Inverkehrbringen gemäß Artikel 21 erteilt wurde und dass es ordnungsgemäß registriert ist;
 - b) dass das Fahrzeug mit der Strecke kompatibel ist, und zwar auf der Grundlage des Infrastrukturregisters, der einschlägigen TSI oder anderer, vom Infrastrukturbetreiber gebührenfrei und innerhalb einer angemessenen Frist bereitzustellender Informationen, falls ein derartiges Register nicht besteht oder unvollständig ist, und
 - c) dass sich das Fahrzeug ordnungsgemäß in die Zusammensetzung des Zuges, als dessen Teil es betrieben werden soll, einfügt, und zwar unter Berücksichtigung des Sicherheitsmanagementsystems gemäß Artikel 9 der Richtlinie (EU) 2016/798 und der TSI „Betriebsführung und Verkehrssteuerung“.
- (2) Für die Zwecke des Absatzes 1 kann das Eisenbahnunternehmen in Zusammenarbeit mit dem Infrastrukturbetreiber Prüffahrten durchführen.

Der Infrastrukturbetreiber unternimmt im Benehmen mit dem Antragsteller alle Anstrengungen, um sicherzustellen, dass alle Prüffahrten innerhalb von drei Monaten nach Eingang des Antrags des Antragstellers stattfinden.

Fahrzeugtyp

Definiert durch seine BDCs (basic design characteristics), die in ERATV eingetragen sind

Fahrzeugtyp Variante

Option für einen Typen im Rahmen einer Erstzulassung oder
Resultat aus einer Änderung
genehmigungspflichtig

Fahrzeugtyp Version

Option für einen Typen im Rahmen einer Erstzulassung oder
Resultat aus einer Änderung
nicht genehmigungspflichtig

Fahrzeug

Das konkrete Produkt

Verschiedene Arten von GIF im 4. EP



Erstgenehmigung
(individuelles Fahrzeug und sein Typ)



Erneute Genehmigung
(individuelles Fahrzeug und sein Typ)



Erweiterung des Verwendungsgebiets
(individuelles Fahrzeug und sein Typ)



Follegenehmigung
(individuelles Fahrzeug nach Typgenehmigung)

Die Arten können kombiniert werden, z.B.:

- **Erstgenehmigung u. Genehmigung auf Grundlage eines Fahrzeugtyps**
- **Erneute Genehmigung u. Erweiterung des Verwendungsgebiets**

Unterschiede zwischen 3. EP und 4. EP

- › **Genehmigung für das Inverkehrbringen von Fahrzeugen (GIF)** löst die Inbetriebnahmegenehmigung (IBG) von Fahrzeugen ab*
- › Mobile Teilsysteme benötigen **keine separate Genehmigung**, die Genehmigung für das Fahrzeug deckt alle seinen mobilen Teilsysteme mit ab
- › ERA ist zuständig für die Erteilung der GIF:
 - › Verwendungsgebiet innerhalb eines Mitgliedsstaates: **auf Wunsch** des Antragstellers
 - › Verwendungsgebiet in **mehreren Mitgliedsstaaten: immer**
- › Als **Zentrale Anlaufstelle** und zur Prozessführung wurde der One-Stop-Shop (OSS) eingeführt
- › Nationale Sicherheitsbehörden können befristete Genehmigungen zur Nutzung des Fahrzeugs für praktische Erprobungen im Netz erteilen

*) APM vs. APIS



Fragen?



Making the railway system work better for society.

Follow us on  [ERA_railways](#)

Discover our job opportunities on era.europa.eu

Josef Doppelbauer, Tel. +33 3 27 09 65 55



Fahrzeuggenehmigung (GIF) – was is neu?



3rd RWP

4th RWP

FIRST
AUTHORISATION
MS1

ADDITIONAL
AUTHORISATION
MS2

ADDITIONAL
AUTHORISATION
MS3

ONE SINGLE
AUTHORISATION



Vehicle type
+Variant & Version

Authorisation for
placing in service

Authorisation for
placing on the market

Unterschiedliche
Prozesse in den
Mitgliedsländern

EIN einheitlicher
Prozess

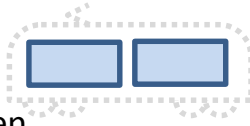
Vehicles

Überblick GIF Prozess



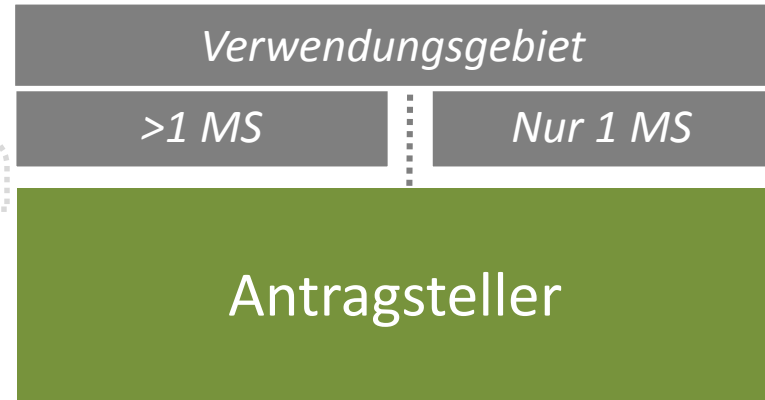
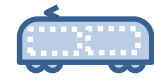
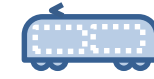
Inverkehrbringen eines mobilen Teilsystems

- Grundlegende Anforderungen, TSI, harmonisierte Normen
- EC Konformitätserklärung vom Hersteller. Keine Genehmigung notwendig!



Inverkehrbringen von Fahrzeugen im Verwendungsgebiet

- Technische Kompatibilität zwischen den Teilsystemen im Fahrzeug
- Sichere Integration der Teilsysteme in das Fahrzeug
- Technische Kompatibilität des Fahrzeuges mit der Infrastruktur im Verwendungsgebiet



Akteur	Aufgabe/Verantwortlichkeit
Antragsteller (applicant)	<p>Art. 3 Durchführungsverordnung Fahrzeuggenehmigung</p> <ul style="list-style-type: none"> • reicht den Antrag auf GIF im OSS ein. • stellt sicher, dass alle anzuwendenden Anforderungen für das zu Grunde liegende Fahrzeug identifiziert und erfüllt sind.
Genehmigungsstelle (authorising entity)	<p>Art. 4 Durchführungsverordnung Fahrzeuggenehmigung</p> <ul style="list-style-type: none"> • verpflichtet sich zu einer diskriminierungsfreien und transparenten Bearbeitung von Anträgen. • bietet vor Antragstellung dem Antragsteller eine beratende Begleitung an (pre-engagement). • beurteilt mit hinreichender Sicherheit, ob alle anzuwendenden Anforderungen für das zu Grunde liegende Fahrzeug und Verwendungsgebiet identifiziert und erfüllt sind. • stellt die GIF (für Fahrzeugtyp- bzw. Fahrzeug) aus.

Akteur	Aufgabe/Verantwortlichkeit
Halter der Fahrzeugtyp-genehmigung	Art. 5 Durchführungsverordnung Fahrzeuggenehmigung <ul style="list-style-type: none"> • ist verantwortlich für das Änderungsmanagement
Infrastruktur-betreiber	Art. 6 Durchführungsverordnung Fahrzeuggenehmigung <ul style="list-style-type: none"> • stellt dem Antragsteller alle notwendigen Informationen zur Verfügung, die für die Durchführung von Erprobungsfahrten relevant sind (während der Erstellung des Genehmigungsantrags) <p>Bemerkung: Darüber hinaus stellt der IB den EVUen über RINF diskriminierungsfrei alle notwendigen Informationen über die Infrastruktur zur Verfügung, um den EVUen die streckenbezogene Kompatibilitätsprüfung zu ermöglichen</p>

Akteur	Aufgabe/Verantwortlichkeit
<p>Nationale Sicherheitsbehörde (NSB)</p>	<p>Art. 7 Durchführungsverordnung Fahrzeuggenehmigung</p> <ul style="list-style-type: none"> • Siehe Genehmigungsstelle • Falls ERA die erteilende Genehmigungsstelle ist, <ul style="list-style-type: none"> – beurteilt die NSB mit hinreichender Sicherheit, ob alle anzuwendenden <u>nationalen</u> Anforderungen für das zu Grunde liegende Fahrzeug und dem Verwendungsgebiet ihrer Zuständigkeit identifiziert und erfüllt sind. – bewertet die NSB nur die Kompatibilität des Fahrzeugtyps mit dem Netz oder einzelnen Strecken im Verwendungsgebiet ihrer Zuständigkeit
<p>ERA</p>	<p>Art. 8 Durchführungsverordnung Fahrzeuggenehmigung</p> <ul style="list-style-type: none"> • Siehe Genehmigungsstelle • koordiniert die jeweiligen an der Genehmigung beteiligten Nationalen Sicherheitsbehörden

Akteure im GIF Prozess - Risikobewertungsstelle

In welchen Fällen muss der Antragsteller eine Risikobewertungsstelle mit einbeziehen?

- Für die Prüfung der **Erfassung der grundlegenden Anforderungen bzgl. Sicherheit** sowie die Prüfung der **sicheren Integration der Teilsysteme** (innerhalb des Fahrzeugs)
- Falls es sich um eine **wesentliche Änderung** des Fahrzeugtypen handelt (im Kontext der Verordnung (EG) 402/2013)
- Falls das verbindliche Regelwerk (TSI/Nationale Regeln) die Anwendung der Verordnung (EG) 402/2013 erfordert

Was muss die Risikobewertungsstelle prüfen?

- Die Risikobewertungsstelle (CSM RA) muss **den Prozess** (und seine **Ergebnisse**) der Erfassung der Anforderungen des Antragstellers prüfen, der dem Antragsteller erlaubt, zu beurteilen, ob eine Änderung das Gesamtsicherheitsniveau des Fahrzeugs beeinträchtigt

Schritt 1

- Identifizierung aller anzuwendenden Anforderungen (TSI, NTR, ...)
- Festlegung der Einsatzbedingungen und -beschränkungen
- Management von Änderungen am Fahrzeug / Fahrzeugtypen
- Festlegung der notwendigen Konformitätsbewertungen (Erprobungen / Tests)
- Bestimmung der Art der Genehmigung (siehe Folie 18)
- Klärung ob Erprobungsfahrten im Verwendungsgebiet erforderlich sind
- Klärung ob die Erprobungsfahrten genehmigungspflichtig sind

Schritt 2 – Pre-Engagement* (freiwillig zur Vorbereitung des eigentlichen Antrags auf Genehmigung)

- Antragstellung auf Pre-Engagement im OSS an die zuständige Genehmigungsstelle
- Festlegung der Pre-Engagement Baseline mit den beteiligten Nationalen Sicherheitsbehörden (relevante Anforderungen für die Genehmigung)

* "Vorbereitung" in Durchführungsverordnung

Schritt 3 – Konformitätsbewertung

- Erstellung der notwendigen Nachweise für die Konformitätsbewertung
- Bewertung durch NoBo (TSI Anforderungen) und DeBo (NNTRs)
- Bewertung durch AsBo (falls Anwendung von CSM erforderlich ist)

Schritt 4 – Antragstellung

- Zusammenstellung des Antrags inklusive der Dokumentation gemäß Annex I der *Durchführungsverordnung Fahrzeuggenehmigung*
- Insbesondere Bereitstellung der notwendigen Nachweise:
 - Zertifikate und **EC Erklärungen** für die Konformität der Teilsysteme
 - Nachweis des Prozesses für die Erfassung aller anzuwendenden Anforderungen
- Antragstellung auf GIF über den One Stop Shop der Agentur

Schritt 5 – Bearbeitung des Antrags auf GIF

- Versendung der Eingangsbestätigung durch das OSS.
- Bestätigung der Vollständigkeit des Antrags und durch die Genehmigungsstelle
- Prüfung des Antrags durch Genehmigungsstelle / beteiligte Nationale Sicherheitsbehörden)
- Klärung von Problemen und berechtigten Bedenken der Genehmigungsstelle / beteiligten Nationale Sicherheitsbehörden
- Entscheidung der Genehmigungsstelle über die Erteilung der GIF und Benachrichtigung des Antragstellers

Schritt 6 - Schlussdokumentation

- Erfassung der Informationen/Dokumente, die im Zusammenhang mit der Fahrzeuggenehmigung abgelegt werden
- Registrierung dieser Informationen/Dokumente in ERATV and ERADIS
- Archivierung der Entscheidung (inklusive aller Aktionen/Ergebnisse aus Schritt 5)

PUT1_VehicleAuthorisation_000000220020

Actions

Application Id: V-20171026-013 | Submitted On: 10/26/2017 - 3:43 PM | Submitted By: P8Admin | Modified On: 10/26/2017 - 3:45 PM | Case State: Complete

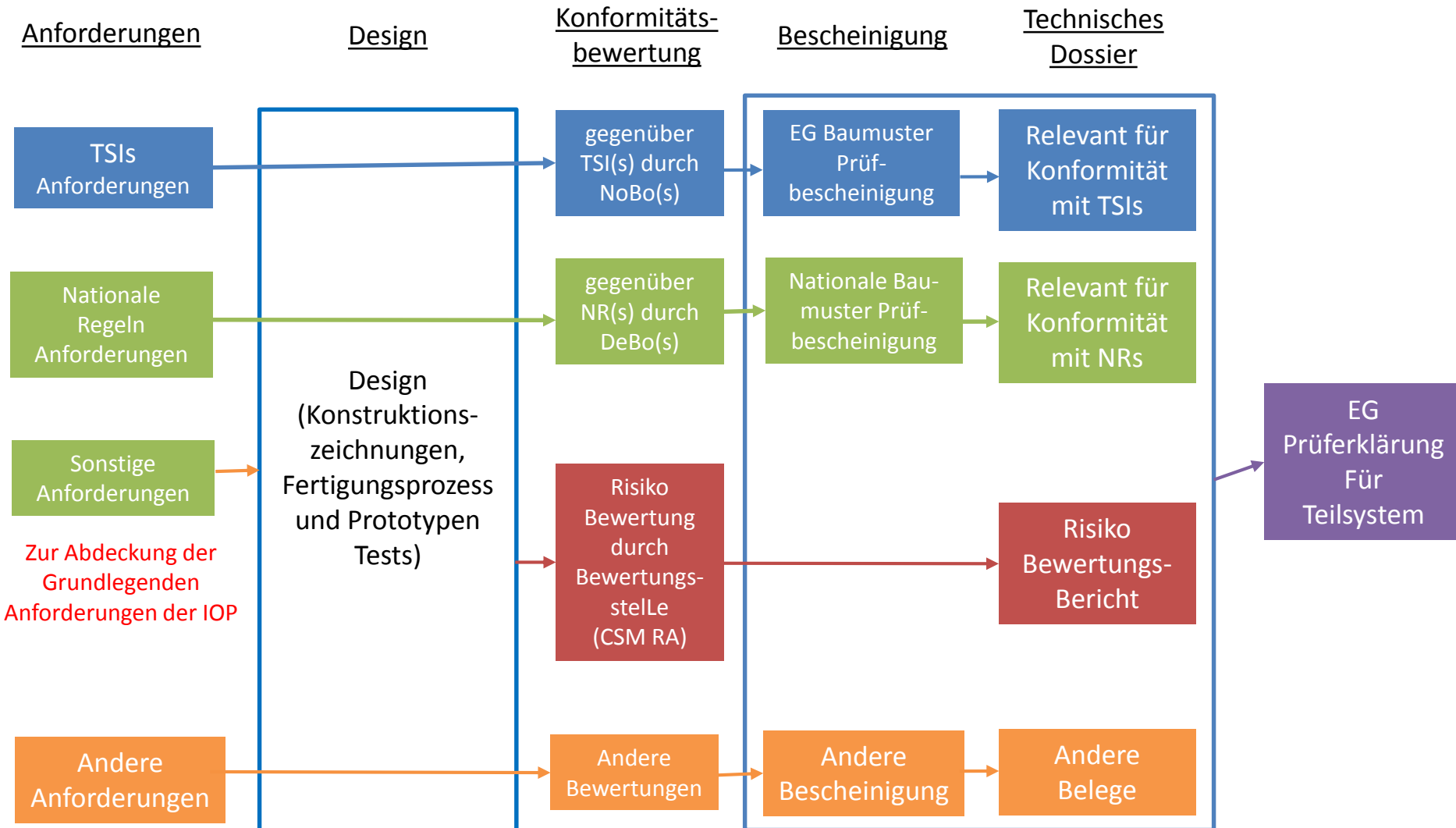
- APPLICATION
- ISSUES
- CONTACTS
- DASHBOARD
- ASSESSMENT
- LIBRARY



Scope of Application

Type of application	Renewal	Poland	Expected date of starting service/operation	21/07/2017
EIN of previous certificate(s)	1231453131 1231453131 1231453131		Type of operation requested	Freight Transport - Excluding dangerous-goods services Other
Link to an existing pre-engagement activity?	Yes		Rail Transport Operations	
Pre-engagement ID	1231453131		Definition of the area of operation (for the concerned network(s))	1. PKP PLK managed infrastructure 2. PKP LHS managed infrastructure 3. Infra Silesia managed infrastructure
Areas of operation	Germany, Poland			Czech Republic: 1. Kralovec
Issuing authority	European Union Agency for Railways			

EG Prüfverfahren für Teilsysteme



(aus anderem relevanten Europäischen Regelwerk wie z.B. . REACH Directive, NRMM emissions Directive, RID, etc.)

Siehe Anhang IV (EG) 2016/79 IOD

Wann ist eine Fahrzeugänderung genehmigungspflichtig?

Art. 21(12) der Interoperabilitätsrichtlinie (EG) 2016/797

- Mindestens eine der folgenden Bedingungen tritt ein:
 - **Art 21(12)(a)**: die Änderung betrifft mindestens einen der in den TSlen spezifizierten Parameter (BDC) und überschreitet dessen Grenzwert
 - **Art 21(12)(b)**: durch die Änderung kann das Gesamtsicherheitsniveau des betreffenden Fahrzeugs beeinträchtigt werden
 - **Art 21(12)(c)**: eine Genehmigung für die Änderung ist in den einschlägigen TSlen vorgeschrieben (unabhängig von BDC)

- **Art 15(1)(a):** *keine Designänderung*
keine Abweichung des technischen Dossiers
- **Art 15(1)(b):** *Designänderung*
Abweichung des technischen Dossiers,
kein Einfluss auf BDCs
erfüllt keine Bedingung des Art. 21(12) der IOD
- **Art 15(1)(c):** *Designänderung, die in ERATV abgebildet werden muss*
Einfluss auf die BDCs,
erfüllt keine Bedingung des Art. 21(12) der IOD
- **Art 15(1)(d):** *Designänderung, die in ERATV abgebildet werden muss*
Einfluss auf die BDCs,
erfüllt eine Bedingung des Art. 21(12) der IOD

GIF - Genehmigungspflicht bei Fahrzeugänderungen

- Änderungsverwaltungsstelle = Inhaber der Fahrzeuggenehmigung
 - Änderungen gemäß Art. **15(1)(a) oder (b)** → *keine neue Genehmigung*
 - Änderungen gemäß Art. **15(1)(c)** → *keine neue Genehmigung (Version)*
 - Änderungen gemäß Art. **15(1)(d)** → *neue Genehmigung (Variante oder neuer Typ)*
- Änderungsverwaltungsstelle ≠ Inhaber der Fahrzeuggenehmigung
 - Änderungen gemäß **15(1)(b),(c) or (d)** → *neue Genehmigung (neuer Typ)*
- Nur die geänderten Elemente des Fahrzeugs sowie deren Schnittstellen zu den unveränderten Teilen des Fahrzeugs müssen bewertet werden

Basic Design Characteristics

- Kapitel 7 TSIs LOC & PAS, WAG und ZZS
- Annex II von ERATV

Kompatibilität Fahrzeug Strecke

- Kapitel 4.9 der TSIs LOC & PAS, WAG und ZZS.
- Kapitel 4.2.2.5 OPE TSI
- Appendix D1 OPE TSI
- RINF
- OPE TSI AG

TSI Aktualisierung – Vereinfachter Prozess

1. ERA Expertenprofil ist gleich für Genehmigung und TSIs

2. TSI erreichen stabilen Stand (Abgleich mit 4 EBP Jan 2019, Scope extension abgeschlossen)

3. Längere Revisionszyklen, mit agilerer Anpassung (z.B. an neue Standards)

4. Fokus auf:

- Schnittstellen
- Innovation (S2R input)

Prozess für TSIs muss vereinfacht werden

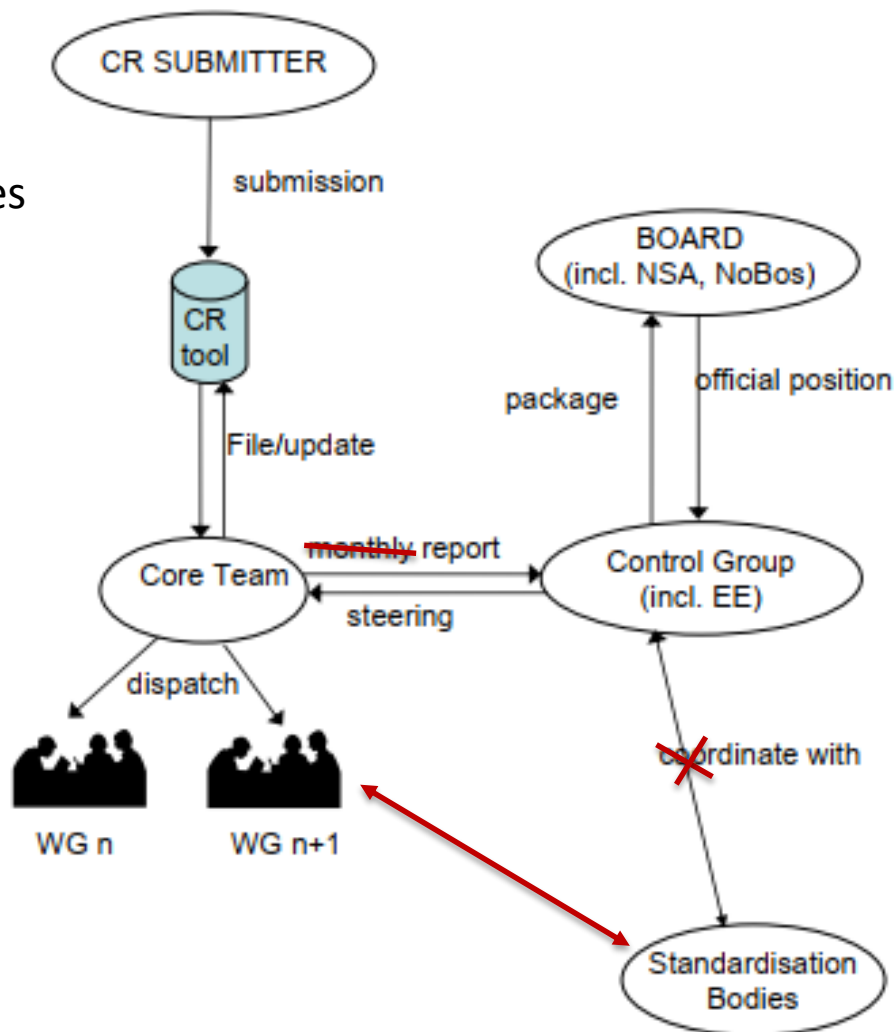
> 1 Control Group
Steering

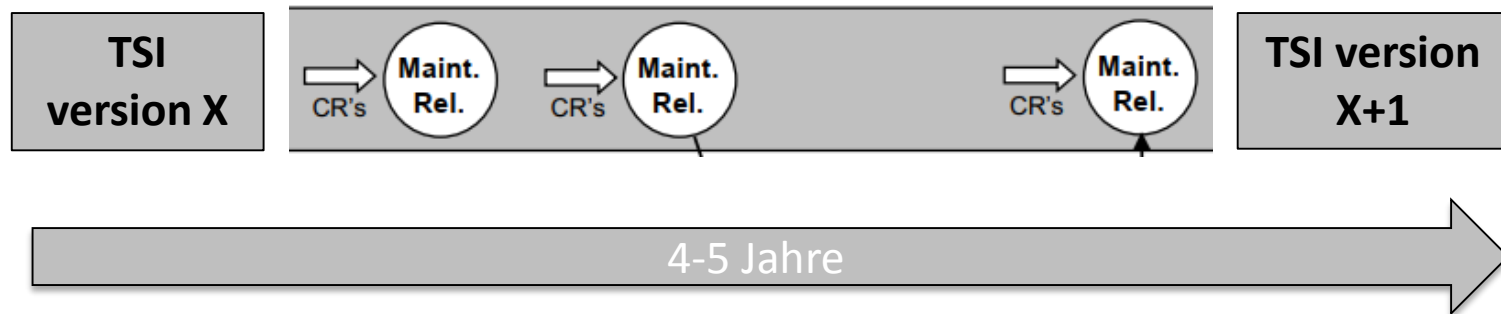
> 1 Core Team FI
Manage/close CRs

> 1 Core Team RST

Working Parties

> WG when necessary
Technical experts for a specific CR





“Maintenance release”

- Umfasst alle von der Control Group akzeptierten CRs
- Wird auf der Webseite der Agentur publiziert (**Agency's opinions, technical documents**)
- Wird vom Sektor als Stand der Technik betrachtet

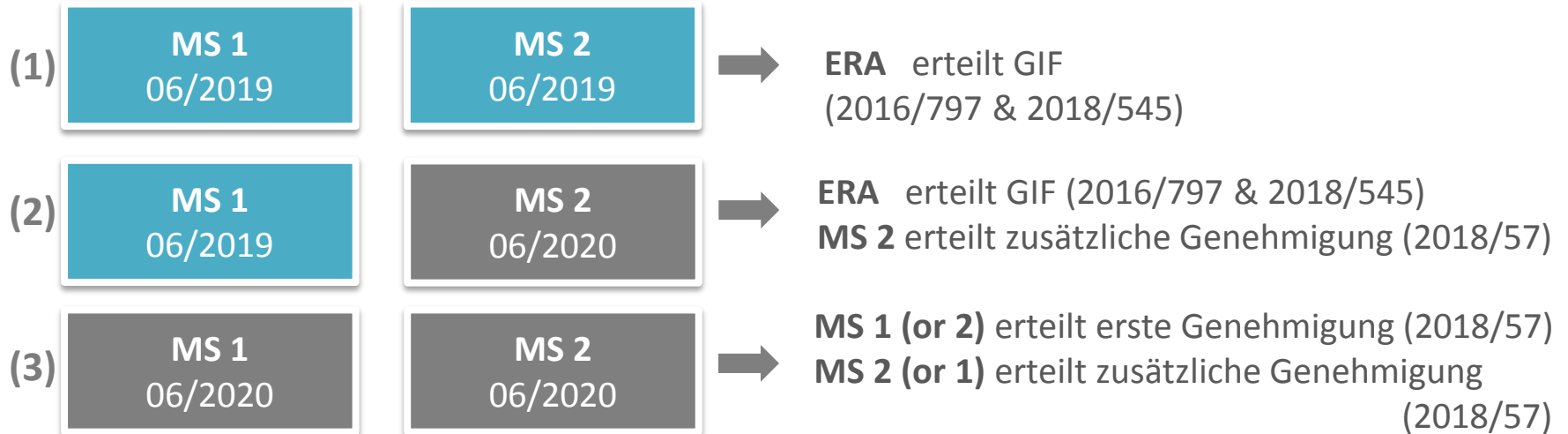
TSI Version

- Basiert auf ERA Empfehlung an die EC
- Rechtsgültiges Dokument (**Commission Regulation**)
- Alle TSI Versionen treten zum selben Zeitpunkt in Kraft (Konsistenz der Schnittstellen)

- › Einzelheiten bzgl. Gebühren und Entgelte sind dargelegt in der:
 - › **DURCHFÜHRUNGSVERORDNUNG (EU) 2018/764 DER KOMMISSION vom 2. Mai 2018 über die an die Eisenbahnagentur der Europäischen Union zu entrichtenden Gebühren und Entgelte und die Zahlungsbedingungen**
- › Diese Verordnung betrifft **nur Anträge, die an die Agentur gestellt werden**. Für Anträge an die nationale Genehmigungsstelle (z.B. EBA) gelten deren Verordnungen über Gebühren und Auslagen
- › Die von der Agentur erhobenen Gebühren und Entgelte sollten die vollen Kosten für die von der Agentur erbrachten Dienstleistungen decken
- › Der Betrag der Gebühren und Entgelte setzt sich wie folgt zusammen:
 - a) Aufwand der Bearbeitung des Antrags durch das Personal der Agentur und externe Sachverständige in Stunden, multipliziert mit dem Stundensatz der Agentur; und
 - b) entsprechende Kosten der nationalen Sicherheitsbehörden für die Bearbeitung des nationalen Teils des Antrags
- › Der Stundensatz der Agentur beträgt **130 EUR**
- › Die Agentur erstellt auf Verlangen des Antragstellers einen unverbindlichen Voranschlag der in Verbindung mit dem Antrag oder der Anforderung von Dienstleistungen anfallenden Gebühren und Entgelte

- › Einzelheiten über die Beschwerdekammer sind beschrieben in der:
 - › **DURCHFÜHRUNGSVERORDNUNG (EU) 2018/867 DER KOMMISSION vom 13. Juni 2018 zur Festlegung der Geschäftsordnung der Beschwerdekammer(n) der Eisenbahnagentur der Europäischen Union.**
- › Die Beschwerdekammer stellt die letzte Instanz in einem Rechtsstreit mit Bezug auf das Genehmigungsverfahren dar
- › Beschwerden gegen Entscheidungen der Agentur sollten selten sein
- › Das Verfahren wird nur eingesetzt, wenn die Agentur ablehnt, eine Genehmigung auszustellen und dafür die Gründe darlegt, und der Antragsteller eine Beschwerde gegen diese Entscheidung einreichen möchte
- › Die Beschwerdekammer wird nur dann genutzt, wenn alle anderen Versuche, eine einvernehmliche Lösung für beide Seiten zu finden, gescheitert sind
- › Die Beschwerdegebühr beträgt 10 000 EUR oder entspricht dem Betrag der für die angefochtene Entscheidung erhobenen Gebühr, je nachdem welcher Betrag niedriger ist

Mögliche Szenarien für den Antragsteller, wo die Genehmigung zwischen 2. HJ 2019 bis 16/06/2020 erwartet wird.



- Die Situation wird erst Ende 2018 für den Antragsteller klar, nachdem alle Mitgliedstaaten ihre Umsetzungstermine bekanntgegeben haben. Das erfolgt spätestens zum 16/12/18.



Viertes Eisenbahnpaket

Neue Züge „auf Schiene“ bringen

Dr. Josef Doppelbauer, Leitender
Direktor, Eisenbahngagentur der Europäischen
Union (ERA), Valenciennes, Frankreich



Mit dem Ablauf der dreijährigen Einführungsfrist wird die Eisenbahngagentur der Europäischen Union ab Mitte Juni 2019 eine europäische Genehmigungsstelle nach dem technischen Pfeiler des vierten Eisenbahnpaketes. In diesem Artikel werden die umfangreichen Maßnahmen beschrieben, mit denen sich die Agentur gemeinsam mit allen Beteiligten auf die neuen Aufgaben vorbereitet. Diese Maßnahmen verlaufen weitgehend plangemäß, während bezüglich der nationalen Umsetzungen des Gesetzespaketes große Unsicherheiten bestehen, da die Mitgliedsstaaten ihren jeweiligen Umsetzungszeitpunkt erst Mitte Dezember verbindlich bekannt geben müssen.

Der im Juni 2016 in Kraft getretene technische Pfeiler des vierten Eisenbahnpaketes¹⁾⁻³⁾ ist ohne Zweifel die wichtigste Gesetzesinitiative in der Geschichte der Eisenbahn in Europa – mit ihm wird zum ersten Mal eine europäische Behörde (die Eisenbahngagentur der Europäischen Union – ERA) europaweit gültige Fahrzeuggenehmigungen und Sicherheitsbescheinigungen ausstellen können, zum anderen wird das Verhältnis von Eisenbahninfrastrukturunternehmen (EVI) und Eisenbahnverkehrsunternehmen (EVU) in Bezug auf die Nutzung genehmigter Fahrzeuge grundlegend geändert.

Damit wird ein großer Schritt in Richtung eines einheitlichen europäischen Eisenbahnraums getan, hin zu einem integrierten Marktumfeld mit klaren, einheitlichen Regeln, die von der ERA überwacht und in enger Zusammenarbeit mit den nationalen Sicherheitsbehörden (NSB) umgesetzt werden. Weiter sollen die neuen Regelungen zur Revitalisierung des Eisenbahnsektors und zur Stärkung seiner wesentlichen Vorteile im Hinblick auf die Sicherheit beitragen.

Weniger als ein Jahr vor dem Ende der Übergangsfrist zur Umsetzung des technischen Pfeilers (16. Juni 2019⁴⁾) steht die ERA mitten im „Endspurt“. In diesem Artikel wird der Stand der Umsetzung des

(4) Wenn eine Änderungsverwaltungsstelle, bei der es sich nicht um den Inhaber der Fahrzeugtypgenehmigung handelt, Änderungen gemäß Artikel 15 Absatz 1 Buchstabe b oder c an einem bereits genehmigten Fahrzeug zu verwalten hat, so muss sie

- a) die Abweichungen gegenüber den technischen Unterlagen, die den EG-Prüferklärungen der Teilsysteme beigelegt sind, bewerten,
- b) nachweisen, dass keines der in Artikel 21 Absatz 12 der Richtlinie (EU) 2016/797 genannten Kriterien erfüllt ist,
- c) die technischen Unterlagen, die den EG-Prüferklärungen der Teilsysteme beigelegt sind, aktualisieren und
- d) die Genehmigungsstelle über die Änderungen unterrichten.

Dies kann entweder für ein Fahrzeug oder für mehrere identische Fahrzeuge gelten.

Im Falle einer falschen Zuordnung oder auf unzureichende Nachweise gestützter Informationen kann die Genehmigungsstelle innerhalb von vier Monaten durch eine mit Gründen versehene Entscheidung verlangen, dass ein Genehmigungsantrag gestellt wird.