

Neuerungen Fahrzeugzulassung

Genehmigung für das Inverkehrbringen von Fahrzeugen (GIF)

Workshop zum 4. Eisenbahnpaket,
11. und 12. Oktober 2018 in Bonn



- Genehmigung für das Inverkehrbringen von Fahrzeugen
- EG Prüfverfahren für Teilsysteme
- Fahrzeugänderungen
- TSI Anpassungen an das 4.EP
- Übergangsregelungen
- Projektorganisation GIF
- Gebühren und Entgelte
- Beschwerdekammer

Genehmigung für das Inverkehrbringen von Fahrzeugen

Richtlinien u. Verordnungen

- Verordnung (EG) 2016/796 Agenturverordnung
- Richtlinie (EG) 2016/797 Interoperabilitätsrichtlinie
- Richtlinie (EG) 2016/798 Sicherheitsrichtlinie

Durchführungs- verordnungen (EG)

- (EG) Verordnung 2018/545 GIF
- (EG) Verordnung 402/2013 Gemeinsame Sicherheitsmethode
- EG Prüferklärung (draft)
- Cross-acceptance (draft)

Leitfäden

- ERA-PRG-005/02_361 Guidelines for the practical arrangements for the vehicle authorisation process
- ERA-PRG-005/02_374 Catalogue of examples

Vereinbarungen

- Kooperationsvereinbarungen zwischen der Agentur und den Sicherheitsbehörden

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)

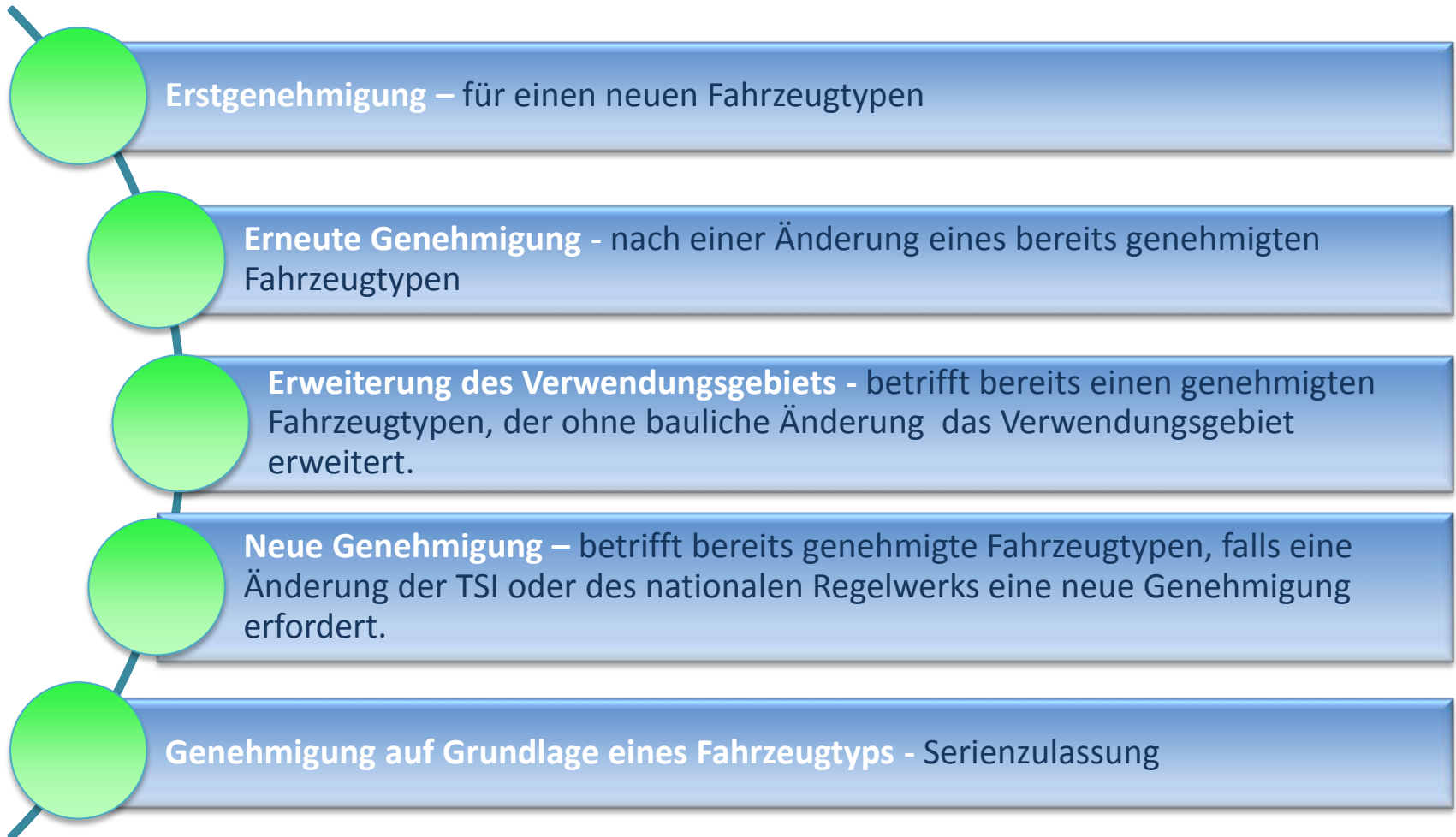
DIE EUROPÄISCHE KOMMISSION —

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

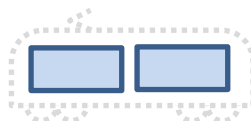


Die Arten können kombiniert werden, z.B.:

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

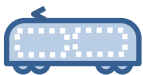
Inverkehrbringen eines mobilen Teilsystems

- 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



Verwendungsgebiet

>1 MS

Nur 1 MS

Antragsteller

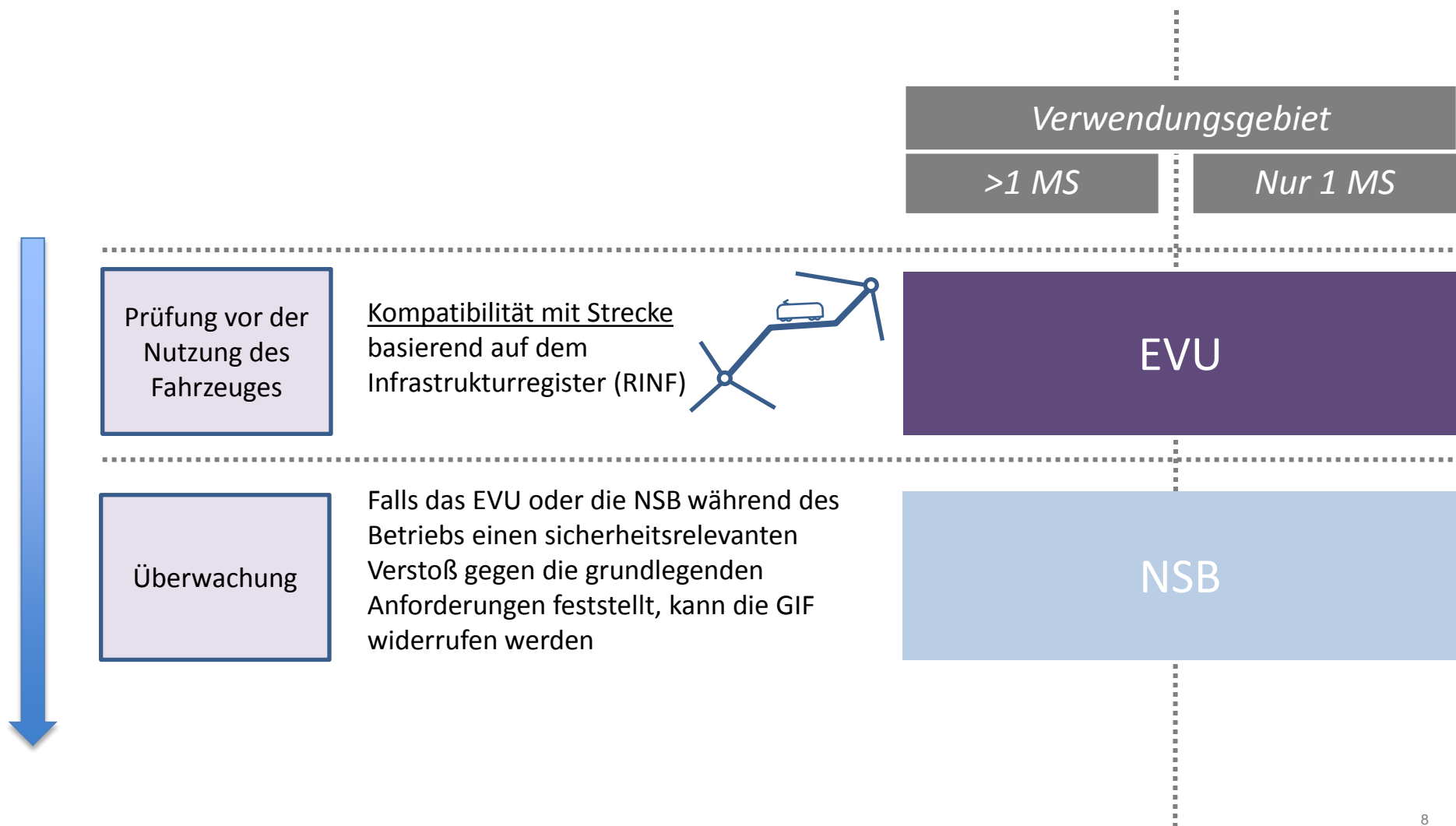
OSS

ERA und NSBs prüfen gemeinsam, ERA erteilt GIF

ERA und NSBs prüfen gemeinsam, ERA erteilt GIF ODER NSB prüft allein und erteilt GIF

Antragsteller hat die Wahl

Prüfungen während des Fahrzeugbetriebs



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
Infrastrukturbetreiber	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

1. 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.
2. 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 – Vorbereitung des Antrags**
 - 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 8)
 - 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)

- **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 (inclusive aller Aktionen/Ergebnisse aus Schritt 5)

Der Annex der Durchführungs- Verordnung Fahrzeug- genehmigung

L 90/66

DE

Amtsblatt der Europäischen Union

6.4.2018

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,

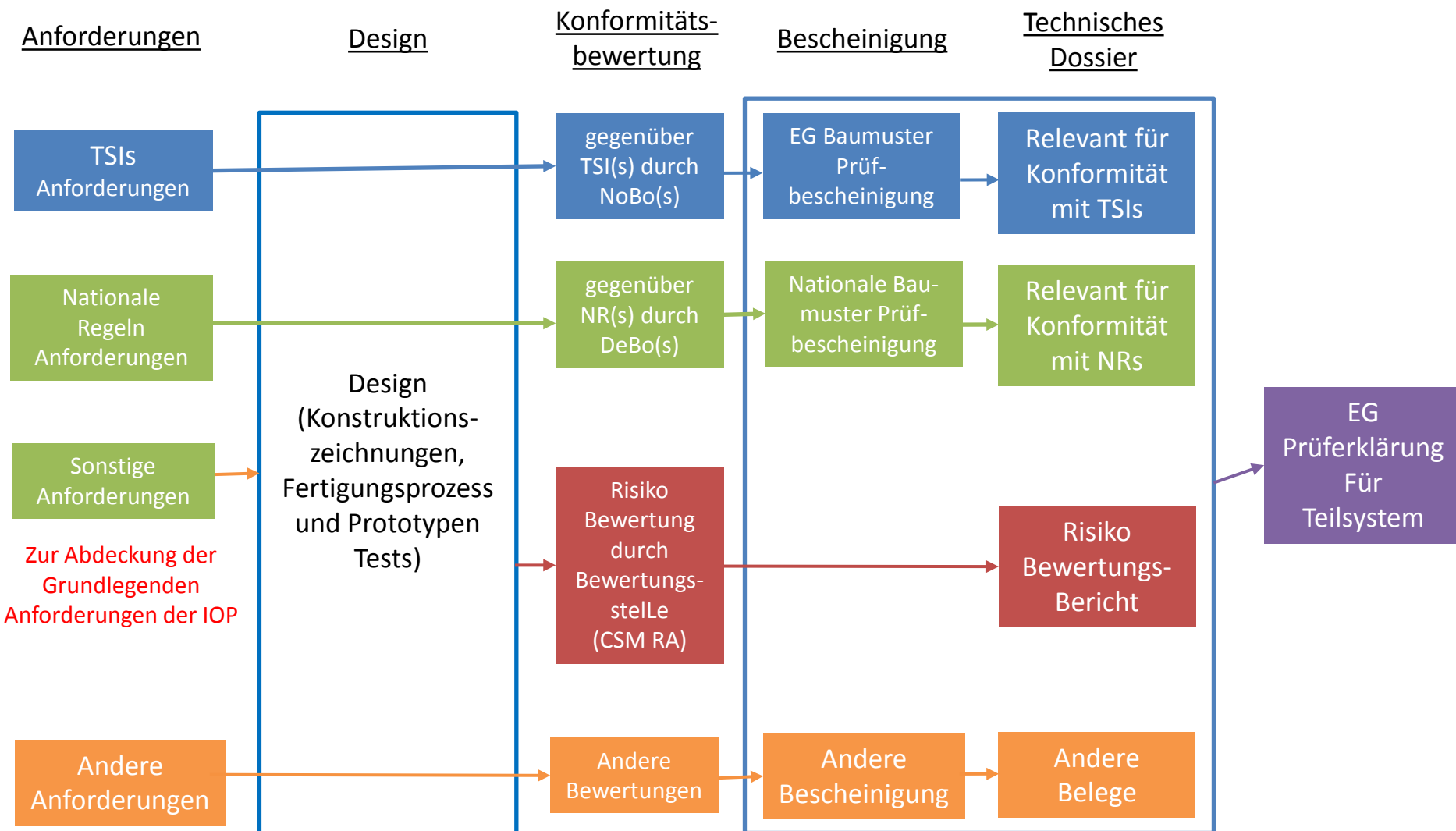
in Erwägung nachstehender Gründe:

- (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

beschreibt den notwendigen Dokumentations- und Prüfumfang

- Annex 1: Inhalt des Antrags auf Fahrzeug(typ)genehmigung.
- Annex 2: Aspekte, die von der Genehmigungsstelle zu bewerten sind.
- Annex 3: Aspekte, die von der Sicherheitsbehörde zu bewerten sind.

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

Fahrzeugänderungen

Fahrzeugtyp

Definiert durch seine BDCs (basic design characteristics), die im 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

Wann ist eine Fahrzeugänderung genehmigungspflichtig?

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

- Mindestens einer der folgenden Bedingungen trifft 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.

TSI Anpassungen an das 4. Eisenbahnpaket

Basic Design Characteristics

- Kapitel 7 TSIs LOC & PAS, WAG and ZZS
- Annex II of ERATV

Kompatibilität Fahrzeug Strecke

- Kapitel 4.9 of the TSIs LOC & PAS, WAG and ZZS.
- Kapitel 4.2.2.5 OPE TSI
- Appendix D1 OPE TSI
- RINF
- OPE TSI AG

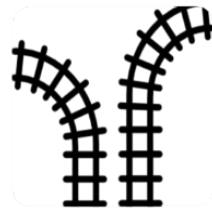
GIF – Beispiel für Basic design characteristics (BDCs) LOC&PAS

Basic design characteristics related to basic parameters set out in the LOC&PAS TSI

1. TSI clause	2. Related basic design characteristic(s)	3. Changes impacting the basic design characteristic and not classified as 21(12)(a) of Directive (EU) 2016/797	4. Changes impacting the basic design characteristic and classified as 21(12)(a) of Directive (EU) 2016/797
4.2.2.2.3 coupling	End Type of end coupling	Change of end coupler type <i>Version</i>	N/A <i>Variante</i>
1. TSI clause	2. Related basic design characteristic(s)	3. Changes impacting the basic design characteristic and not classified as 21(12)(a) of Directive (EU) 2016/797	4. Changes impacting the basic design characteristic and classified as 21(12)(a) of Directive (EU) 2016/797
4.2.2.11. Step position for vehicle access and egress	Platform heights for which the vehicle is designed	N/A	Change of platform height the vehicle is compatible with

Die BDC's sind im Kapitel 7 der TSIs LOC&PAS/WAG/ZZS definiert. Die darin definierten Grenzwerte bestimmen, ob die Änderung genehmigungspflichtig ist oder nicht.

GIF- BDC ETCS & Radio System Kompatibilität in ZZS TSI



Jeder
Infrastrukturbetreiber
übermittelt das
Regelwerk für die
ESC/RSC an die
Agentur. Die Agentur
vergibt einen Kennung
und veröffentlicht das
Regelwerk im "Agency
technical document"
z.B.: IT-HS-1, ES-HS-1

Der
Infrastrukturbetreiber
klassifiziert seine ETCS
Strecken gemäß dieser
Kennungen.
Diese Kennungen
werden in RINF
gespeichert.

Im Rahmen der
Fahrzeuggenehmigung:
Antragsteller führt Prüfungen
gemäß ESC/RSC Regelwerk durch.
Die Ergebnisse dieser ESC/RSC
Prüfungen werden durch einen
NoBo verifiziert.
Die Ergebnisse werden als
Kennungen in ERATV eingetragen

Kompatibilität zur
Strecke:
Das EVU vergleicht
ETCS & Radio System
Kompatibilität
(Kennung) zwischen
ERATV u. RINF

- Das 4.EP kennt keine Typzulassung von ZZS Komponenten im Fahrzeug.
- Die Genehmigungsstellen (EBA oder ERA) genehmigen das Inverkehrbringen von Fahrzeugen, in denen bereits ZZS Komponenten integriert sind.
- Das 4.EP erlaubt eine bereits volle Zertifizierung von:
 - ZZS Komponenten (Interoperabilitätskomponenten)
 - ZZS Subsystem Teilen (wenn sie in der TSI explizit gelistet sind z.B. „voice communication“)

Am 24.08. gab es ein erstes Abstimmungsgespräch zwischen EBA und ERA:

- Teile von ZZS Subsystems Teilen (z. B. die GSM-R Antenne) können mit einem ISV (Intermediate Statement of Verification) zertifiziert werden.
- Für Interoperabilitätskomponenten ohne NTR Anteil reicht die IC Zertifizierung aus. (Beispiel Festdatenbalise)
- Für Komponenten mit NTR Anteil kann das Instrument der ISV zur Prüfung auf Konformität und dessen Zertifizierung dienen. (Beispiel GSM-R Funkmodul).
- Eine Typzulassung für Komponenten ausserhalb des technischen Anwendungsgebietes der ZZS TSI (Stellwerk, Lichtsignale, Class-B) ist weiterhin möglich
- Diskussion zwischen EBA und ERA, ob optional für den Antragsteller bestimmte Prüfungen der nationalen Genehmigungsstelle vor die Fahrzeuggenehmigung gezogen werden können, ist noch nicht abgeschlossen.

GIF und Prüfungen während des Betriebs des Fahrzeuges

Antragsteller definiert und weist nach:

- Verwendungsgebiet**
(z.B. DE1, DE3, FR1, ...)
- Technische Kompatibilität mit den Netzen des Verwendungsgebiets**
(z.B. 15kV, PZB, LZB, G2, D4 etc.)
- Einsatzbedingungen und andere Restriktionen** (z.B. v_{max} 140km/h)

EVU prüft im Rahmen des SMS Verfahrens:

- Haben die Fahrzeuge eine Genehmigung, sind diese registriert?
- Kompatibilität zwischen Fahrzeug und den Strecken, auf denen das EVU beabsichtigt, zu verkehren.
- Korrekte Integration des Fahrzeuges in den Zug

GIF

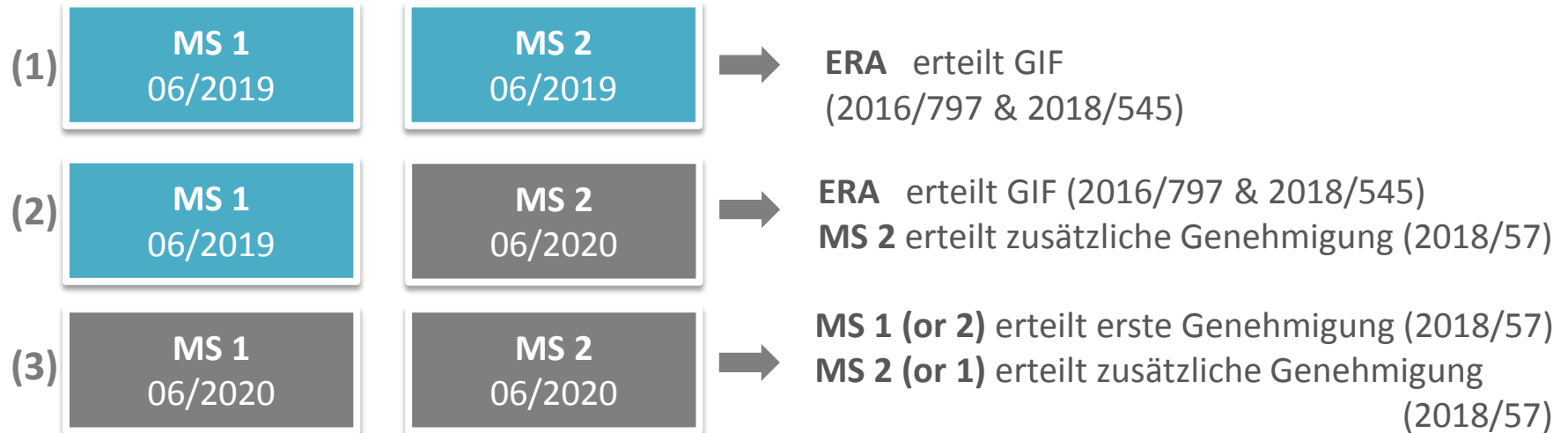


Prüfungen während des Betriebs des Fahrzeuges



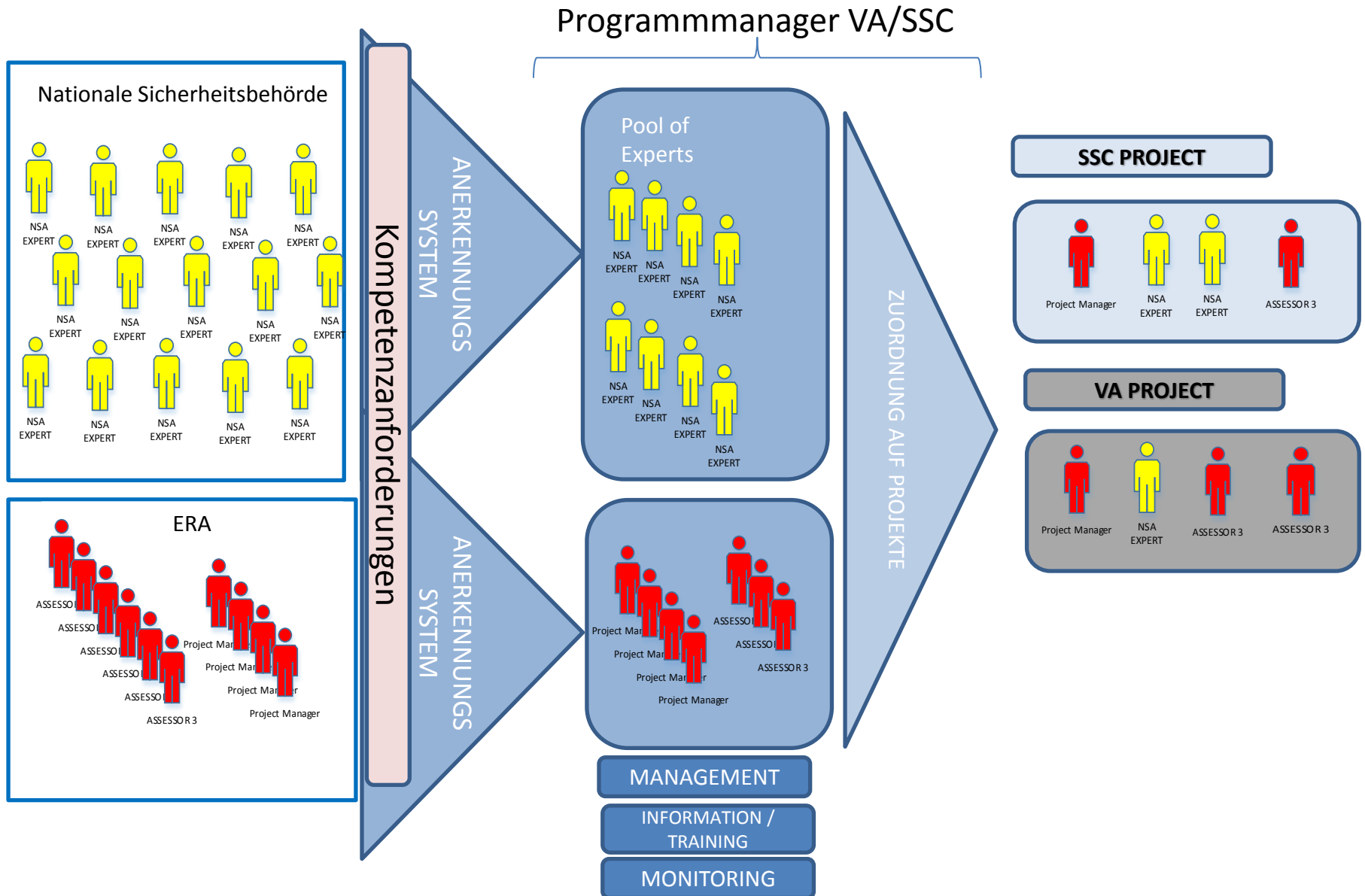
Übergangsregelungen

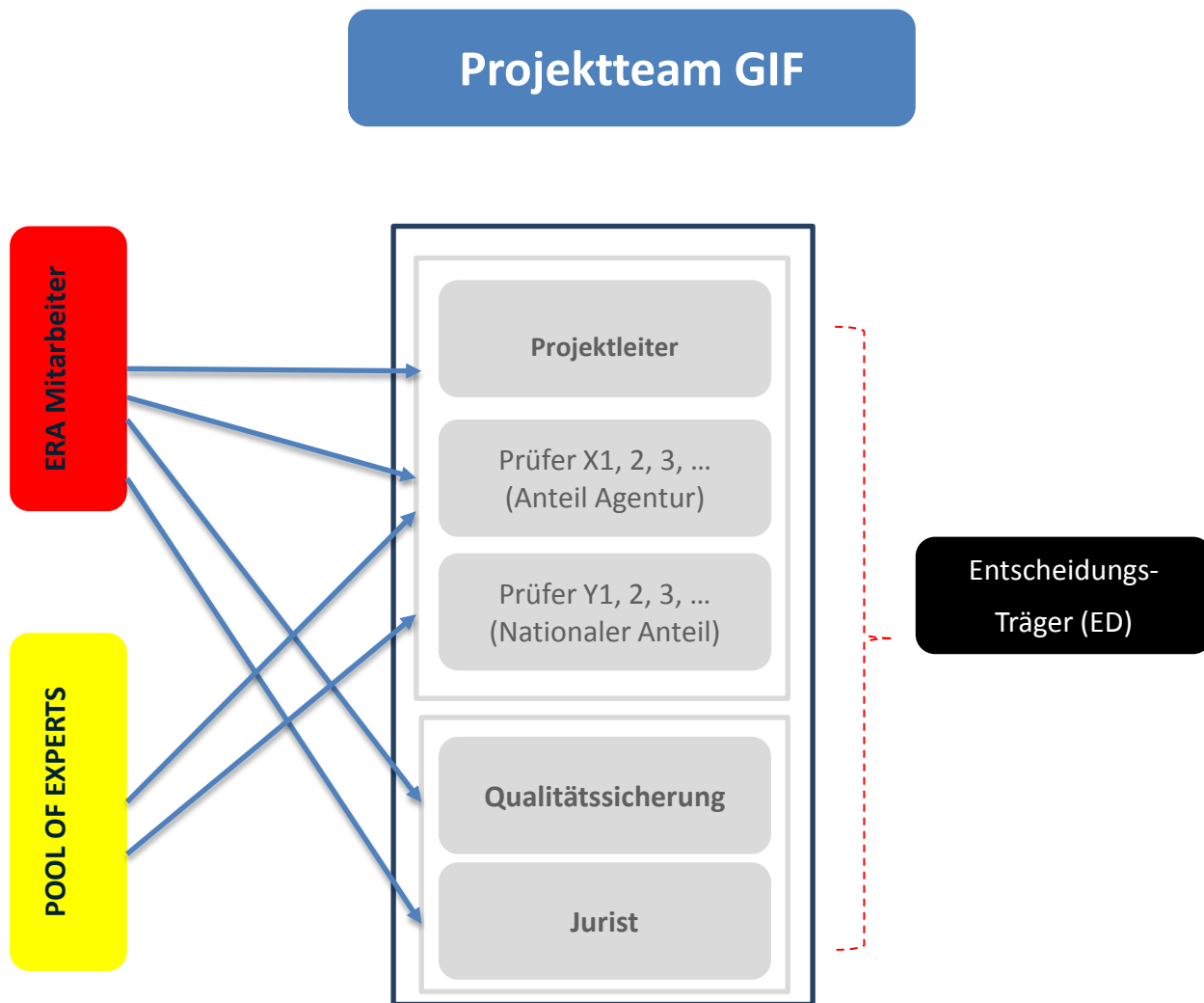
Mögliche Szenarien für den Antragsteller, wo die Genehmigung zwischen 2. HJ 2019 bis 16/06/2020 erwartet wird.



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

Projektorganisation GIF





Gebühren und Entgelte

- 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
- Während der Bearbeitung eines Antrags überwachen die Agentur und die nationalen Sicherheitsbehörden ihre Kosten. Auf Ersuchen des Antragstellers informiert ihn die Agentur, falls die Kosten den Voranschlag um mehr als 15 % zu übersteigen drohen.
- Der Zeitaufwand der Agentur für die erbrachten Dienstleistungen sollte zu einem Stundensatz in Rechnung gestellt werden, bis das System so ausgereift ist, dass eine Abrechnung nach Festbeträgen möglich ist.

Beschwerdekammer

- 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.



Making the railway system work better for society.

Follow us on Twitter: [@ERA_railways](https://twitter.com/ERA_railways)