

Überführung von laufenden Projekten der Schienenfahrzeugzulassung in den Modus des 4. Eisenbahnpaketes ab Februar 2019 / Juni 2019

Vorschlag für Eckpunkte eines gemeinsamen Verständnisses aller im Zulassungsverfahren beteiligten Parteien:

1. Es soll sichergestellt werden, dass die bei den NSA's gestellten Anträge auf Zulassung nach 3. EP (Typ / APM) einschließlich der mit den NSA*s getroffenen Vereinbarungen und Abstimmungen zum Verfahren, im Falle des Übergangs der Zuständigkeit auf die ERA, als wie bei der ERA gestellte Anträge und mit der ERA abgestimmt betrachtet werden.

Das soll die Grundlage der dann durch die ERA erteilten APM werden. Das soll auch in dem Fall gelten, wenn aus formalen Gründen bei der ERA ein neuer / weiterer Antrag gestellt werden muss. Dafür soll sichergestellt sein, dass alle inhaltlich zwischen NSA und Antragsteller abgestimmten Ergebnisse des Zulassungsverfahrens 1:1 und ohne weitere Prüfung in das neue Verfahren bei der ERA übergehen.

Dies soll u. a. die Anerkennung und Übernahme des festgeschriebenen anzuwendenden Regelwerkes zum Zeitpunkt der Antragstellung bei der NSA beinhalten. *(Hinweis: Auslegung des § 55 Implementing Regulation / Begründung: Mit Antragstellung bei der NSA läuft bereits ein Genehmigungsverfahren)*

Erläuterungen und Hintergründe Im Einzelnen:

- a. Die NSA und die ERA überführen das laufende Projekt und die zugehörigen Unterlagen in das OSS; eine Handlung des Antragstellers soll dabei nicht erforderlich sein.
 - b. Die Stellung eines ergänzenden Antrags nach § 55 Absatz 4 Implementing Regulation bezieht sich nur auf die Festlegung der dann zuständigen Genehmigungsbehörde (ERA/EBA/BMVIT/BAV....) und die Überführung des Projekts in das neue Regime des 4. EP. Es wurde bereits ein Antrag gestellt und somit ist ein Verfahren anhängig.
 - c. Das anzuwendende Regelwerk ergibt sich aus dem gestellten EG-Zertifizierungsantrag und die NNTRs als auch die Infrastrukturanforderungen beziehen sich auf das Beauftragungsdatum beim NoBo mit dem dort festgelegten TSI-Stand.
 - d. Die ERA soll diese Festlegungen in ihren Prozess übernehmen. Diese bilden die Grundlage der zu erteilenden APM.
 - e. Damit gelten Phasen A und B der EG-Prüfung weiterhin für die Bearbeitung des Antrags bei der ERA.
2. Aus heutiger Sicht ist davon auszugehen, dass sich die rechtliche Umsetzung des 4. Eisenbahnpaketes in verschiedenen Mitgliedstaaten der EU mindestens über einen Zeitraum bis Mitte 2020 erstrecken wird.

In Mehrländerprojekten soll daher sichergestellt werden, dass alle zu einem Schienenfahrzeugprojekt bereits vorliegenden Zulassungsentscheidungen (Prüfungen, Bewertungen, Festlegungen etc.) der NSA's unbürokratisch / automatisch zu einer APM unter Zuständigkeit und Hoheit der ERA zusammengefasst werden können. Dies ist insbesondere bei Projekten, bei denen eine NSA bis dahin noch keine Zulassung ausgesprochen hat, wichtig und erforderlich.

3. Die Pre-Engagement Baseline soll die Grundlage für die Nachweisführung im Zulassungsverfahren sein. Es soll sicher gestellt werden dass sie so betrachtet wird, als wären bereits nach dieser Baseline gebaute reale Fahrzeuge im Bestand. Alle aus sicherheitlichen Erwägungen initiierten und notwendigen Änderungen sollen dem Antragsteller nur auferlegt werden dürfen, wenn diese Auflagen auch für Bestandsfahrzeuge gemacht werden. *(Hinweis: Eine „abstrakte“ Gefahr reicht nicht aus. Sie muss „konkret“ sein und belegt werden).*

4. Es soll Einvernehmen darüber hergestellt werden, dass die vom Gesetzgeber vorgegebenen Fristen für behördliche Entscheidungen maximale Zeiträume darstellen.

Insbesondere wenn es sich um baugleiche Fahrzeuge einer Serie handelt, für welche ein Pre-engagement durchgeführt wurde und die über den Zulassungsfall „conformity to type“ eine APM erhalten sollen, soll die Bearbeitungszeit **„unverzüglich“** angestrebt sein und realisiert werden (Download via OSS).

5. Es soll sicher gestellt werden, dass eine vor Implementierung ausgesprochene Serienzulassung, auch für die zum Zeitpunkt des Übergangs zur ERA noch nicht ausgelieferten Fahrzeuge dieser Serie eines Fahrzeugliefervertrags nach Implementierung angewendet werden kann.
6. Es soll sicher gestellt werden, dass DeBo Zertifikate die gleiche Geltungsdauer wie NoBo Zertifikate erhalten. Vorschlag: DeBo Zertifikate korrelieren immer zu TSI-Zertifikaten aus dem gleichen Zulassungsprojekt und haben von daher die gleiche Gültigkeitsdauer.
7. Es soll sicher gestellt werden, dass die ERA ab 16.02.2019 für Anträge auf Pre-engagement handlungsfähig ist und zu Pre-engagement Baselines entscheiden und bescheiden kann. Das soll auch für die Länder erfolgen, welche das 4. EP noch nicht implementiert haben und wo Projekte nach 06/2020 eine APM erhalten sollen.
8. Es soll sicher gestellt werden, dass die Abarbeitung der Schritte im OSS zu einem vollständigen Antrag führt. Es soll geregelt sein, dass für alle Fahrzeuge einer Serie, die für das Erstfahrzeug eingetragenen Daten übernommen werden können.
9. Es soll sicher gestellt werden, dass auch die Anforderungen zu den Netzzugangskriterien (RINF) den gleichen europäischen Änderungs- und Pre-engagement Prozessen unterliegen wie die übrigen Schritte des 4. EP.