

Fahrzeuggenehmigung im 4. EP

Fragen und Antworten

EBA Workshop 4. Eisenbahnpaket - Fahrzeuggenehmigung

29. Oktober 2019 in Bonn

Version 2.0

Dr. Andreas Schirmer, Dr. Martin Schroeder



ERA arbeitet an einem Entwurf zur Klarstellung von Artikel 21 (12b) der Richtlinie (EU) 2016/797.

Dieser Artikel erzeugt Unsicherheit in der Einschätzung, ob eine Erneuerung oder Aufrüstung genehmigungspflichtig ist oder nicht.

Die Anstrengungen dieser WP zu Artikel 21 (12a) und der Umsetzung in den fahrzeugseitigen TSIs in Form von Tabellen mit Kriterien, wann eine Änderung von grundlegenden Konstruktionsmerkmalen genehmigungspflichtig ist, sollten nicht konterkariert werden.

Wann wird der erste Entwurf mit dem Sektor besprochen?

→ Antwort: Nach ERA interner Abstimmung wird ERA zunächst eine LTT (line to take) veröffentlichen, wie mit diesem Artikel umzugehen ist.

Danach wird ein Change Request (CR) für diese LTT veröffentlicht und im Rahmen des Change Control Management Verfahrens für den Anwendungsleitfaden (zusammen mit allen anderen CRs des Sektors oder der ERA) weiter behandelt. Hier kann sich der Sektor an den Diskussionen beteiligen.

Frage 1 - Richtlinie (EU) 2016/797, Artikel 21(12)

(12) Im Falle der Erneuerung oder Aufrüstung bestehender Fahrzeuge, die bereits über eine Genehmigung für das Inverkehrbringen von Fahrzeugen verfügen, ist eine neue Genehmigung für das Inverkehrbringen von Fahrzeugen erforderlich, wenn

- a) Änderungen an den Werten der in Absatz 10 Buchstabe b genannten Parameter vorgenommen werden, die außerhalb des Bereichs annehmbarer Parameter gemäß den TSI liegen,
- b) durch die geplanten Arbeiten das Gesamtsicherheitsniveau des betreffenden Fahrzeugs beeinträchtigt werden könnte oder
- c) es in den einschlägigen TSI vorgeschrieben ist.

Im o.g. meeting wurde die WP gebeten verbesserte Beispiele für den „Catalogue of examples - Examples for the practical arrangements for the vehicle authorisation process“ zu nennen. In der letzten Sitzung dieser WP am 26. September soll dies weiter diskutiert werden. Es ist zu begrüßen, dass über diese WP der Austausch zum Thema Fahrzeuggenehmigung nach dem 4. EP gesucht wurde. Wünschenswert wäre, vor dem Hintergrund, dass keine weiteren Sitzungen geplant sind, dass zu dem Thema auch zukünftig ein Austausch mit dem Sektor erfolgt, der über die Meldung von Fragen über die ERA homepage über „Can we help you?“ -> „Contact Us“, sowie über das GRB meeting hinaus geht, ggf. in ähnlicher Form wie die einer Working Party.

➔ Antwort: Für 2020 ist ein Workshop mit dem Sektor geplant, um mögliche Änderungen am Genehmigungsverfahren sowie am Anwendungsleitfaden zu diskutieren. Weitere Sitzungen sind nicht geplant.

Gemäß ERA Auskunft wird für die Unterrichtung der Genehmigungsstelle gemäß VO (EU) 2018/545 Artikel 16(4) im OSS eine Funktionalität entwickelt. Wann wird diese bereit gestellt und wie soll bis dahin verfahren werden?

➔ Antwort: Diese Funktionalität wird zunächst nicht vom OSS unterstützt. In der Zwischenzeit wird der Antragsteller (für die Unterrichtung) gebeten, via E-Mail die ERA von der geplanten Änderung zu unterrichten. (Kontaktpunkte der ERA sind die Programm Manager der ERA Ignacio Ballester und Oscar Rebollo).

Frage 3 - VO (EU) 2018/545, Artikel 16(4)

(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 beigefügt 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 beigefügt 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.

Frage 3 - VO (EU) 2018/545, Artikel 15(1)

Artikel 15

Änderung eines bereits genehmigten Fahrzeugtyps

- (1) Jede Änderung eines genehmigten Fahrzeugtyps ist nach entsprechender Prüfung einer einzigen der folgenden Kategorien zuzuordnen und unterliegt der jeweiligen Genehmigung:
- a) Änderungen ohne Abweichungen gegenüber den technischen Unterlagen, die den EG-Prüferklärungen der Teilsysteme beigefügt sind: In diesem Fall ist keine Überprüfung durch eine Konformitätsbewertungsstelle erforderlich, und die ursprünglichen EG-Prüferklärungen der Teilsysteme sowie die Fahrzeugtypgenehmigung bleiben gültig und unverändert;
 - b) Änderungen mit Abweichungen gegenüber den technischen Unterlagen, die den EG-Prüferklärungen der Teilsysteme beigefügt sind, für die möglicherweise neue Prüfungen und somit eine Überprüfung gemäß den einschlägigen Konformitätsbewertungsmodulen erforderlich sind, die jedoch keine Auswirkungen auf die grundlegenden Konstruktionsmerkmale des Fahrzeugtyps haben und gemäß den Kriterien des Artikels 21 Absatz 12 der Richtlinie (EU) 2016/797 keine neue Genehmigung erfordern;
 - c) Änderungen der grundlegenden Konstruktionsmerkmale des Fahrzeugtyps, für die nach den Kriterien des Artikels 21 Absatz 12 der Richtlinie (EU) 2016/797 keine neue Genehmigung erforderlich ist;
 - d) Änderungen, für die nach den Kriterien des Artikels 21 Absatz 12 der Richtlinie (EU) 2016/797 eine neue Genehmigung erforderlich ist.

Welche weiteren Folgen hat es /kann es haben und auf welcher rechtlichen Grundlage, wenn Fahrzeuge umgebaut, in Betrieb genommen und nach VO (EU) 2018/545 Artikel 16(4) der Genehmigungsbehörde als nicht genehmigungspflichtig gemeldet wurden und die Genehmigungsbehörde dann einen Genehmigungsantrag fordert?

→ Antwort: Wenn die Änderung aus Sicht der Genehmigungsstelle als genehmigungspflichtig eingestuft wird, muss der Antragsteller einen Genehmigungsantrag stellen und kann die modifizierten Fahrzeuge nach erteilter Genehmigung erst in Verkehr bringen.

Frage 4 - VO (EU) 2018/545, Artikel 16(4)

(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 beigefügt 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 beigefügt 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.

Informationen zum „One Stop Shop“-Antragstool der ERA sowie Themen und Regelungsmöglichkeiten zu Nebenfahrzeugzulassungen für Schienen-Krane und Gleisbau-Baumaschinen im Bundesgebiet und dem europäischen Ausland.

→ Antwort: **siehe folgende Folien**

- Die Regelungen des 4. Eisenbahnpakets sind auch auf Spezialfahrzeuge (z.B. Gleisbaumaschinen = On-Track Machines (OTM)) anwendbar
 - Bei OTMs findet man eine enorme Vielzahl von Typen, → Anforderungen der Technischen Spezifikationen für Interoperabilität (TSIs) nicht immer zu erfüllen
 - Zudem werden viele OTMs ausschließlich in nationalen Netzwerken, typischerweise durch einen Infrastrukturbetreiber in seinem eigenen Netz, eingesetzt.
- Anwendung der LOC&PAS oder WAG TSI für OTMs freiwillig

Frage 5 - GIF für OTMs – LOC&PAS TSI

- Andererseits gibt es auch OTMs, die von den Vorteilen der Interoperabilität profitieren können
- Einige OTMs sind jedoch so konzipiert, dass ein einheitlicher Typ in verschiedenen Mitgliedsstaaten eingesetzt werden kann. Die für die Anwendung des vierten Eisenbahnpakets adaptierte Version der LOC&PAS TSI (in Kraft getreten im Juni 2019) sieht folgendes vor: :
 - Anwendung auf Spezialfahrzeuge (OTMs) ist nicht verpflichtend.
 - Konformitätsfeststellungsprozess kann vom Antragsteller auf freiwilliger Basis angewendet werden, um eine EG Prüferklärung auf TSI-Basis zu erhalten.
 - EG Prüferklärung muss von allen Mitgliedsstaaten anerkannt werden.
 - Entscheidet sich hingegen der Antragsteller, die TSI nicht anzuwenden, kann das betreffende Spezialfahrzeug im Einklang mit Artikel 21 der Interoperabilitätsrichtlinie (EU) 2016/797 auf Basis nationaler Regeln genehmigt werden.

- Ähnlicher Text wurde in die TSI WAG aufgenommen, um die freiwillige Anwendung für solche OTMs zu ermöglichen, die Güterwagen ähnlich sind (z.B. ein Güterwagen, der mit einem Kran ausgerüstet ist).
- Für GE Güterwagen bestehen neben WAG TSI keine weiteren nationalen Regeln.

➔ GE Güterwagen müssen daher seit 16. Juni 2019 grundsätzlich von der ERA genehmigt werden.

Trotz einer kontinuierlichen Verbesserung der Abläufe bei der Ausstellung von GIF auf Basis einer Typenkonformitätserklärung bitten wir ERA, die Prozesse weiter zu optimieren. Insbesondere bei zulassungspflichtigen Umbauten an Bestandsfahrzeugen stehen die Erwartungen des Sektors in Bezug auf Durchlaufzeiten im starken Gegensatz zu den aktuellen Erfahrungen.

➔ Antwort: Die CTT (conformity to type) Prozedur wurde optimiert. Sie ist vereinfacht für den Fall, daß bereits ein Fahrzeugumbau konform zum gleichen (umgebauten) Typen genehmigt wurde.
(Subsequent CTT authorisation)

Stärkere Unterstützung durch die ERA bei der Erfassung von bereits zugelassenen Fahrzeugen (vor dem 4.EP) in ERATV. Insbesondere, wenn einfache formale Mängel festgestellt werden, muss eine schnelle Abhilfe möglich sein, ohne dass der Antragsteller ständig zwischen NSA(s) und ERA hin und her geschickt wird.

➔ Antwort: Die ERA bietet bereits Schulungen und Workshops zum Thema ERATV für die NSAs an.

Formal unzureichende Dokumentation von Bestandsfahrzeugen wie z.B.

- Inhalte nicht korrekt im ERATV,
- (nationale) Ausnahmebescheide, EG-Prüfbescheinigungen und Konformitätserklärungen fehlen in ERADIS,

sollen nicht zu Verzögerungen bei der Ausstellung von GIF führen.

- ➔ Antwort: Die ERA kann nur auf Basis der geltenden Gesetze/Regelwerke Genehmigungen ausstellen. ERA darf nicht genehmigen, wenn Dokumente fehlen oder fehlerhaft sind.
- ➔ ERA empfiehlt daher, dass der Antragsteller bereits in seinen Verträgen mit den benannten Stellen sicherstellt, dass die Zertifikate in den vorgeschriebenen Formaten erstellt werden und in ERADIS hochgeladen werden.
- ➔ Im Falle von Ausnahmegenehmigungen muss der Antragsteller die Dokumente der involvierten Behörden sicherstellen. ERA kann hier vermittelnd unterstützen, falls die Kommunikation schwierig ist.

Zwischen ERA und EBA sauber abgestimmtes Vorgehen zur Überführung von Prüfungsergebnissen von laufenden Zulassungsverfahren in das OSS, wenn diese Verfahren nicht mehr vor dem Stichtag 16. Juni 2020 beendet werden können. Es muss unser aller Ziel sein, die Verzögerungen durch die Umstellung vom 3. auf das 4.EP so gering wie möglich zu halten.

- ➔ Antwort: Pre-Engagement könnte hier helfen, um einen Teil der Dokumente, die im 4.EP neuerdings erforderlich sind (Req Capture), zu prüfen.
- ➔ Zwischen ERA und EBA findet eine Abstimmung der noch zu prüfenden Dokumente statt.

ERATV Eintrag für neu zugelassene Fahrzeugtypen muss umgehend nach Ausstellung der GIF in ERATV zur Verfügung stehen. Häufig läuft die Auslieferung der Serie ohne Unterbrechung nach dem Erhalt der Typenzulassung weiter. Ein verzögerter Eintrag in ERATV ist nicht plausibel erklärbar, da dieser bereits parallel zum laufenden Genehmigungsverfahren angelegt werden kann und mit dem Abschluss des Verfahrens auch freisichtbar ist.

- ➔ Antwort: Die Veröffentlichung in ERATV findet zeitgleich mit der Erteilung der Genehmigung für den zugehörigen Fahrzeugtypen statt.
- ➔ Genehmigungen, die ein NSA erteilt:
zusätzliche 20 Arbeitstage sind vorzusehen für die Veröffentlichung der Typgenehmigung in ERATV durch ERA (vom Zeitpunkt der Übermittlung des ERATV Eintrags durch den NSA an ERA)

Zulassung mit Nebenbestimmungen muss ermöglicht werden.

➔ Antwort: „Conditions of Use and Restrictions“ (coded und non-coded) können in die Fahrzeuggenehmigung und in ERATV eingetragen werden.

Schaffen von praktikablen Mechanismen und Lösungen zur Kontinuität laufender Projekte in den 4.EP Modus zu überführen. Befürchtungen, dass im Worst Case keine Erteilung von Zulassungen vom 16.02.2020 bis 16.11.2020 (Shutdown/Einsendeschluss beim EBA 4 Monate vor dem 16.06.2020 – Arbeitsfähigkeit der ERA und des EBAs 5 Monate nach dem 16.06.2020)

➔ Antwort: Sollte ein Genehmigungsverfahren nicht rechtzeitig vor In Kraft Treten des 4.EP in DE fertiggestellt werden, so muss der Antragsteller einen neuen Antrag über OSS erstellen. Die Prüfungen, die bereits das EBA vorgenommen hat, werden durch ERA nicht wiederholt. (gemäß Art. 55 der Verordnung 2018/545)

Sind neben den inhaltlichen Fragen auch alle prozessualen Fragen zwischen ERA und EBA geklärt, um die Kontinuität zu wahren?

- Hierzu wird es entsprechende Abstimmungen zwischen ERA und EBA geben (analoge Vorgehensweise für Übergang von Genehmigungen von Güterwagen im Jahr 2019 durch EBA, die in das 4.EP überführt werden mussten)

Lessons Learned der ERA seit 16.06.2019:

- ➔ Motivation sowohl bei den ERA-Mitarbeitern als auch der Mehrzahl der Antragsteller, den neuen VA-Prozess umzusetzen und das OSS-Tool anzuwenden war und ist sehr hoch.
- ➔ Die direkte Kommunikation zwischen ERA-Mitarbeitern, welche die Anträge bearbeiten, und den Antragstellern über Email, Telefon und Skype usw. ist sehr gut. Die Befürchtung des Sektors, dass nur formal über OSS kommuniziert wird, ist nicht eingetreten. Die ERA-Mitarbeiter sind auch persönlich erreichbar.
- ➔ Die Lernkurve bei der Anwendung von OSS sowohl bei ERA als auch bei den Antragstellern war relativ kurz. Mittlerweile gibt es kaum noch Fragen zur Anwendung des Tools bei denen, die bereits ein oder mehrere Anträge in OSS gestellt haben. Hier könnte man durchaus bereits von einem „eingeschwungenen Zustand“ reden.

Lessons Learned der ERA seit 16.06.2019:

- ➔ Einige noch vorhandene kleine „Bugs“ in OSS sind bereits abgestellt. An der Abstellung weiterer wird intensiv gearbeitet.
- ➔ Im Ergebnis der ersten Monate wurden Prozesse beim ERA bereits optimiert. Dazu gehört insbesondere der Prozess für die „Genehmigungen auf der Grundlage eines Fahrzeugtyps“, welche bisher die Mehrheit der eingehenden Anträge ausmachen.
- ➔ Die Inhalte von ERADIS haben sich sichtbar verbessert, weil zunehmend pro-aktiv die Unterlagen (EG-Erklärungen und -Bescheinigungen für - Interoperabilitätskomponenten und –Teilsysteme) hochgeladen werden.

- Was sind die Punkte, aus denen für den 16.06.2020 gelernt werden kann?
 - ➔ Zum Thema Pre-Engagement: Bei Informationsbedarf in einfacheren Fällen gibt es eine Alternative, die weniger aufwendig und etwas flexibler in Bezug auf Zeit, Dokumentation und Ressourcen ist: Die Möglichkeit der „Chargeable Services“, die auf der ERA Webseite detailliert erläutert ist.
 - ➔ Viele „OSS Issues“, die ERA Mitarbeiter schreiben müssen und im Ergebnis zu längeren Bearbeitungszeiten führen, sind von formaler Natur. D.h. fehlende oder falsche Unterlagen, fehlende Angaben in OSS mit der Antragstellung, obwohl diese Angaben obligatorisch sind, EG-Erklärungen und -Bescheinigungen für -Interoperabilitätskomponenten und – Teilsysteme nicht in ERADIS vorhanden

- Was sind die Punkte, aus denen für den 16.06.2020 gelernt werden kann?

➔ Bitte vor Antragstellung vor allem mit folgenden Regelwerken/Dokumenten im Detail vertraut machen:

- (EU) 2016/797 (Interoperabilitätsrichtlinie)
- (EU) 2018/545 (praktische Modalitäten Fahrzeuggenehmigung)
 - und hier insbesondere Annex I, der die obligatorischen Inhalte und Unterlagen für einen Antrag festlegt),
 - Annex II und III stellen dar, wie der Antrag geprüft wird!
- den Leitfaden mit den Leitlinien über die praktischen Modalitäten für die Fahrzeuggenehmigung ERA-PRG-005/02-361, sowie
- die sogenannten „Line To Takes“ (zusätzlichen Klärungen von unklaren/offenen Punkten, die wiederholt aufkamen während der ersten Monate), die auf der ERA Webseite veröffentlicht werden.

- Was sind die Punkte, aus denen für den 16.06.2020 gelernt werden kann?
 - ➔ Bitte sendet die für GIF Anträge zuständigen Mitarbeiter rechtzeitig zum OSS-Tool Training (wir hatten Antragsteller, die kein Training hatten und deren Anträge dann im Ergebnis unvollständig waren und die auch nicht wussten, wie man dann mit dem OSS Tool arbeitet, um die resultierenden Issues zu bearbeiten).
 - ➔ Zum Thema Sprache der Unterlagen: Wenn NSAs bei der Bearbeitung von Pre-Engagement oder GIF Anträgen beteiligt sind, wird oft von den Antragstellern vergessen, dass Dokumente auf Anforderung der NSAs in deren Sprache mit dem Antrag übermittelt werden müssen. Hier geht dann oft kostbare Zeit für nachträgliche Übersetzungen verloren. Antragstellern wird empfohlen, Übersetzungen möglichst schon mit Antragstellung bereitzustellen.
 - ➔ Rechtzeitige informelle Bekanntmachung der kurz- und mittelfristig geplanten Antragstellungen beim ERA VA Programm Management hilft auch ERA bei der Planung der Bereitstellung der jeweiligen Kapazitäten für die Bearbeitung.

- Was sind die Punkte, die aus denen für den 16.06.2020 gelernt werden kann?

→ CSM Methodologie:

- Bitte die Änderung, die konkret betrachtet wurde, auch beschreiben.
- Bitte die notwendige Dokumentation liefern, die darlegt, wieso die betrachtete Änderung als nicht signifikant vom Vorschlagenden bewertet wurde.

→ Requirements Capture (für nicht sicherheitsrelevante grundlegende Anforderungen) – falls nicht CSM angewendet werden

- auf Aspekte der unabhängigen Bewertung in Rahmen der Erfassung, Implementierung, Verifikation und Validation von Anforderungen eingehen
- Methodik sollte sich möglichst an die Lebenszyclus Phasen des Standards wie CENELEC50126 orientieren
- ggf. IRIS Zertifizierung erweitern, so dass die Aspekte des RC mit bewertet werden.

- Was sind die Punkte, aus denen für den 16.06.2020 gelernt werden kann?

→ Derogations (Nicht Anwendung von TSIs)

- jeder involvierte MS (im Anwendungsgebiet) muss eine Zustimmung für eine Derogation erteilen. Der Scope jeder Derogation je MS sollte möglichst identisch sein und nicht variieren.
- genügend Zeit einplanen, falls die Anwendungsfälle das OK der Kommission erfordern.
- existierende Derogations, die noch im 3.EP erteilt werden, können in der Regel nicht für das 4.EP genutzt werden, da der Gesetzesrahmen (anzuwendende TSIs) sich geändert hat.
- Projektbezogener Scope muss klar sein: Es muss klar sein, dass der Scope der Derogation den konkreten Genehmigungsantrag abdeckt.
- TSI bezogener Scope: Es muss klar sein, welche TSI Anforderungen nicht angewendet werden.
- Eine Nicht Reaktion seitens eines MS sollte nicht als Erlaubnis für eine Derogation interpretiert werden. Im Genehmigungsverfahren werden konkrete Nachweise gefordert, die eine Zustimmung des MS dokumentierten.

- Was sind die Punkte, aus denen für den 16.06.2020 gelernt werden kann?
- Interoperabilitätskomponenten (ICs):
- bitte bestätigen, dass die ICs im Teilsystem integriert sind, sofern dies nicht aus den Erklärungen und Zertifikaten bzgl. der Teilsysteme hervorgeht.
 - Falls Zertifikate bei Antragstellung nicht mehr gültig sind, bitte bestätigen, dass die integrierten ICs zum Zeitpunkt des Inverkehrbringens ein gültiges Zertifikat aufwiesen.
 - Bei Umbauten von Fahrzeugen erläutern, ob und welche ICs betroffen sind.
 - Der Hersteller sollte vertraglich verpflichtet werden, Zertifikate und Erklärungen in ERADIS zu stellen und diese auch dem Integrator (Fz. Hersteller) zur Verfügung stellen.
- Vorlagen für Zertifikate und Erklärungen
- Bitte die Vorlagen gemäß Verordnung EC 2019/250 anwenden
 - Der Hersteller, der Konformität des Teilsystems erklärt, muss auch auf das erfüllte EU Regelwerk plus nationale Vorschriften referenzieren, das für das Teilsystem relevant ist und welches das Teilsystem erfüllt!

Nationale Vorschriften

- Wo sind diese zu finden?
- SRD (ex RDD) nicht verfügbar bzw. nicht aktuell
- NOTIF-IT nicht verfügbar

➔ Antwort: Für Fahrzeuggenehmigungen sind nur die nationalen Vorschriften in RDD relevant.

➔ SRD befindet sich immer noch in der Entwicklung.

- Wie wird das PreEngagement ohne National Rules gestaltet?
- „Hält“ das PreEngagement bis zur Zulassung?

➔ Antwort:

Das, was nicht Bestandteil der Pre-Engagement Baseline ist, wird auch nicht bewertet. Fehlt die Angabe der konkreten NNTRs, so kann nicht geprüft werden, ob die korrekten NNTRS identifiziert worden sind.

Eine Pre-Engagement kann später aktualisiert werden so, dass Aspekte, die zuvor noch nicht geprüft worden sind, in einer aktualisierten Baseline geprüft werden.

- Wie sieht ein effizientes Verfahren zum Eintragen in das ERATV aus?
 - Eintragungsmöglichkeit der Additional Authorisation Deutschland auf Basis einer Bestätigung einer nicht umfangreichen Änderung
 - „Umschlüsselung alte Zulassungen in ERATV
 - Fahrzeuge mit Zulassungsdatum vor 1994 durch DB oder DR
 - Fahrzeuge mit Zulassungsdatum zwischen 1994 (EBO, KonVeiV, TEIV....) und 2016 (vollständige TSI-Erfüllung)
 - Fahrzeuge mit Zulassungsdatum zwischen 2016 und 06/2020

→ Antwort:

- Fahrzeug/Typgenehmigungen (in 2010 oder früher)
 - ERATV Verordnung, Anhang I, 1, spezifiziert Fälle für eine freiwillige Registrierung. Für diese Fälle existiert in ERATV ein "exceptional mode", der erlaubt, die Parameter eines Typen zu registrieren, die im Rahmen des damaligen Genehmigungsprozesses verifiziert worden sind.
- Zusätzlich beinhaltet ERATV 2 Registrierungsschemas:
 - Registrierungsschema 2008/57/EC (zusätzlich bezeichnet als "After 2010") um Typen zu registrieren, die unter Richtlinie 2008/57/EC genehmigt wurden.
 - Registrierungsschema Richtlinie (EU) 2016/797, um Typgenehmigungen nach der Richtlinie (EU) 2016/797 zu genehmigen.

- Wer ist der „Inhaber einer Fahrzeugtypgenehmigung“ von bereits vor Inkrafttreten des 4. EBP genehmigten („zugelassenen“) Bestandsfahrzeugen, die noch nicht als Fahrzeugtyp im ERATV eingestellt sind?
Halter oder Hersteller oder der Adressat des Genehmigungsbescheides, oder?

➔ Antwort:

Für ERA als Genehmigungsbehörde ist relevant, wer als Halter der Typgenehmigung in ERATV (3.EP und 4.EP) eingetragen ist.

Dieser Punkt muss mit der Behörde, die die Genehmigung erteilt hat, geklärt werden. Diese erstellt dann den ERATV Eintrag und leitet ihn weiter an ERA zu dessen Veröffentlichung. Wer als Halter der Genehmigung dort eingetragen ist, wird im Rahmen der Veröffentlichung nicht durch ERA in Frage gestellt.

- Konfigurationsmanagement des Fahrzeugtyps:
- Was umfasst das Konfigurationsmanagement des Fahrzeugtyps?

→ Antwort:

- Prüfung, ob eine vorhandene Genehmigung eines Fahrzeugtypen weiterhin gültig ist (z.B. nach einer Änderung des gesetzlichen Regelwerkes)
- Bewertung von Änderungen am Fahrzeugtypen, ob diese genehmigungspflichtig sind.
 - Ggf. Aktualisierung der technischen Unterlagen, die zur Erklärung der Konformität der Teilsysteme gehören
 - Ggf. Aktualisierung der ERATV Einträge
 - Ggf. Antrag auf Genehmigung der Änderung

- Ausgangsbasis: Bestandsfahrzeuge, die keine Fahrzeugtypgenehmigung haben und auch nicht im Rahmen des 4. EBP geändert wurden.
Bitte um Bestätigung des nachfolgenden Punktes:
Der Artikel 5 ist nicht anzuwenden, solange ein genehmigtes („zugelassenes“) Fahrzeug kein genehmigter Fahrzeugtyp ist. "Ausgangsbasis: Durch Änderung von Fahrzeugen („Umrüstung und Erneuerung“ von Bestandsfahrzeugen) wird ein Antragsteller erstmalig „Inhaber der Fahrzeugtypgenehmigung“ für diese geänderten Fahrzeuge. Bitte um Bestätigung des nachfolgenden Punktes: Dieser „Inhaber der Typgenehmigung“ nur für das Konfigurationsmanagement für die geänderten Teile des ursprünglichen Fahrzeugtyps verantwortlich. Der „Inhaber der Fahrzeugtypgenehmigung“ des ursprünglichen Fahrzeugtyps ist weiterhin für das Konfigurationsmanagement der nicht geänderten Teile verantwortlich."

➔ Antwort: Es gibt nur einen Verantwortlichen für das Konfigurationsmanagement eines Fahrzeugtypen, aber: (Auszug FAQ ERA)

In case of a change of an authorised vehicle type where the new applicant becomes the holder:

- The new holder is primarily responsible for the new design and the new vehicle type as a whole (e.g. first contact point)
- New holder is also fully responsible and liable for the changes and the interfaces with the unchanged parts
- Initial (previous) holder remains responsible and liable for the unchanged parts (no transfer of responsibility/liability to the holder)

- Bitte erklären Sie die Begriffe anhand von Beispielen.
Wer kann eine Fahrzeugtyp-Variante / Version beantragen? Nur der Inhaber der Typgenehmigung?

→ Antwort:

Varianten sind genehmigungspflichtige Änderungen, Versionen sind keine genehmigungspflichtigen Änderungen (falls der Antragsteller der Halter der Typgenehmigung ist)

Jeder kann Genehmigungen für Änderungen an Typen beantragen.

Ist der Antragsteller nicht der Halter der Typgenehmigung, so sind alle Änderungen genehmigungspflichtig (bis auf Änderungen nach Art. 15 (1) a)

- "Ausgangsbasis: Bestandsfahrzeug, das kein genehmigter Fahrzeugtyp ist. Bitte um Bestätigung des folgenden Sachverhaltes: Im Falle, dass der Umfang der Änderung keine neue Genehmigung erfordert, gibt es keinen neuen Fahrzeugtypen und somit erfolgt auch kein Eintrag in das ERATV."

→ Antwort:

Ja

- Ausgangsbasis: Bestandsfahrzeug, das kein genehmigter Fahrzeugtyp ist, Änderungsverwaltungsstelle ist nicht Inhaber der Typgenehmigung, Änderung erfordert keine neue Genehmigung.
- Wer ist in diesem Fall die Genehmigungsstelle und wie muss die Unterrichtung der Genehmigungsstelle über die Änderung entsprechend Artikel 16 Absatz 4 (d) erfolgen, da dies im OSS nicht abgebildet ist?
➔ Antwort: Genehmigungsstelle ERA: via E-Mail an die Programm Manager
- Ist über die Änderung vor der Durchführung / vor der Verwendung zu unterrichten? Wenn ja, wird es eine Bestätigung der Genehmigungsstelle zu der Unterrichtung geben? Falls ja, innerhalb welchen Zeitraums muss diese Bestätigung durch die Genehmigungsstelle spätestens erfolgen?
➔ Antwort: Es gibt keinen Zeitrahmen für die Bestätigung der Unterrichtung, aber:
„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.“ (Art. 16 (4))

- Bestandsfahrzeug, das kein genehmigter Fahrzeugtyp ist und das Fahrzeug ist in einem Alter, so dass keine EG-Prüferklärungen erstellt wurden.
- Welcher Mindestumfang an Dokumentation muss für das Fahrzeug vorhanden sein, wenn die Änderung eine (oder abweichend: keine) neue Genehmigung erfordert?

➔ Antwort: Zur Zeit ist noch kein Mindestumfang an Dokumentation seitens ERA spezifiziert. Die Dokumentation muss eine Bewertung erlauben, ob die geplante Änderung unter den Fall Art. 15 1 (a) oder Art. 15 1 (b-d) der GIV Verordnung fällt.

- Ausgangsbasis: Das Basisfahrzeug ist ein in ERATV eingetragener Fahrzeugtyp und der Antragsteller ist nicht Inhaber der Fahrzeugtypgenehmigung.
- Wie wird dem potentiellen Antragsteller der Zugriff auf die änderungsrelevante Dokumentation des bisherigen Fahrzeugtyps ermöglicht, falls er nicht über die Dokumentation verfügt?

➔ Antwort: Der Antragsteller muss den Zugriff vertraglich mit dem Urheber bzw. Eigentümer der änderungsrelevanten Dokumentation klären. Er hat keinen gesetzlichen Anspruch auf Zugriff.

- Änderung eines bereits genehmigten Typs, Art. 15 (1) c) und d): Wenn es sich um eine Änderung gemäß diese Punkte handelt, muss dann eine neue Prüferklärung erstellt werden? Falls ja, muss nur der Änderungsgegenstand betrachtet werden?

→ Antwort: Ja (neue Prüferklärung und Zertifikat)

Der NoBo stellt ein neues Zertifikat für das geänderte Teilsystem aus. Dabei bewertet er die veränderten Teile des Teilsystems und verweist auf das existierende Zertifikat für die unveränderten Teile des Teilsystems

- Art. 17, Absatz (1); dritter Absatz:
- In diesem Fall ermittelt der Antragsteller den von der Agentur angegebenen geeigneten Konformitätsnachweis, der in Verbindung mit den TSI für die Fahrzeugtypgenehmigung und/oder die Genehmigung für das Inverkehrbringen von Fahrzeugen zur Feststellung der Konformität mit den TSI zu verwenden ist.
- Wo gibt die „Agentur die geeigneten Konformitätsnachweise“ an?

➔ Antwort:

Konformitätsnachweise sind in den Kapiteln 5 und 6 der von der Änderung betroffenen TSIs spezifiziert.

- In den Leitfaden zu PA VA sind alle weiteren "Clarifications" nur in EN verfügbar. Wird es dazu auch deutsche Fassungen geben?

➔ Antwort: Nein, nur in EN.



Making the railway system work better for society.

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