



Europäische Eisenbahnagentur	
<p>Teil 1 des Referenzdokuments gemäß Artikel 27 der Richtlinie über die Interoperabilität des Eisenbahnsystems</p> <p>Anwendungsleitfaden</p>	
Referenz (ERA):	ERA/GUI/XA
Version (ERA):	3.0
Datum:	30.10.2015

Dokument erstellt von:	European Railway Agency (Europäische Eisenbahnagentur) 120 Rue Marc Lefrancq BP 20392 59307 Valenciennes Cedex Frankreich
Art des Dokuments:	Anwendungsleitfaden
Status des Dokuments:	Veröffentlicht

	Name	Funktion
Freigegeben von:	Richard LOCKETT [RL]	Referatsleiter
Geprüft von:	Ny Tiana TOURNIER [NTT] Peter MIHM [PM]	Leiterin des Bereichs Zulassungsverfahren Leiter des Bereichs Technische Bewertung
Verfasser (Autor):	Florinel MELINTE [FM] Sorin HANCI [SH] Sarah YOUNG [SY]	Projektleiter Projektleiter Projektleiterin

0 INFORMATIONEN ZUM DOKUMENT

0.1. Änderungsübersicht

<i>Tabelle 1: Status des Dokuments</i>			
Version Datum	Verfasser	Abschnitt	Beschreibung der Änderung
Version 2.0 22.7.2013	ERA		
Version 2.1 31.7.2015	Referat XA	Tabelle 1 Inhalts- verzeichnis Abschnitt 1 Abschnitt 4.3 Abschnitt 5.3 Abschnitt 6.3 Anhang I Anhang II Anhang III	Einleitung, Verweise, Begriffe und Definitionen Abweichung von der TSI, Genehmigung von Serien, Genehmigungsvorlage Genehmigungsvorlage, zentrales europäisches Verfahren Grundsätze – Schleifen (Loops) Vorlagen aktualisiert Flussdiagramme aktualisiert Antragsvorlage hinzugefügt
Version 2.2 8.9.2015	Referat XA	Geänderte Abschnitte	UMT-Überarbeitung von Kommentaren zu aktualisierten Abschnitten
Version 2.3 10.9.2015	FM, SH, RL	Kapitel 6	Überprüfung von Abschnitt 6.2
Version 2.4 14.9.2015	Paul Hampson	Geänderte Abschnitte	Korrekturlesung
Version 2.5 14.9.2015	SH	Geänderte Abschnitte	Hochgeladen für die 37. Sitzung der AG zur gegenseitigen Anerkennung (Cross Acceptance WP No 37)
Version 2.6 8.10.2015	SH	Geänderte Abschnitte	Hochgeladen für die 37. Sitzung der AG zur gegenseitigen Anerkennung (Cross Acceptance WP No 37)
Version 3.0	SH, FM	Geänderte Abschnitte	Nach der Sitzung der Cross Acceptance WP No 37 aktualisiert
Version 3.0	Paul Hampson	Geänderte Abschnitte	Korrekturlesung

0.2. Inhaltsverzeichnis

0	INFORMATIONEN ZUM DOKUMENT	2
0.1.	Änderungsübersicht	2
0.2.	Inhaltsverzeichnis.....	3
	Tabellenverzeichnis.....	3
1	EINLEITUNG	4
1.1	BEZUGSDOKUMENTE	5
1.2	ABKÜRZUNGEN.....	6
1.3	BEGRIFFE UND DEFINITIONEN.....	7
2	ZWECK UND ANWENDUNGSBEREICH	12
2.1	ZWECK.....	12
2.2	ANWENDUNGSBEREICH.....	12
3	ZIELGRUPPE	14
4	BESCHREIBUNG:	14
4.1	DES REFERENZDOKUMENTS	14
4.2	DER NATIONALEN REFERENZDOKUMENTE.....	16
4.3	DER NATIONALEN RECHTSRAHMEN.....	19
5	ANWENDUNG:	22
5.1	DES REFERENZDOKUMENTS	22
5.2	DER NATIONALEN REFERENZDOKUMENTE.....	22
5.3	DER NATIONALEN RECHTSRAHMEN	23
6	VERWALTUNG:	26
6.1	DES ANWENDUNGSLEITFADENS ZUM REFERENZDOKUMENT.....	26
6.2	DER NATIONALEN REFERENZDOKUMENTE.....	27
6.3	DER NATIONALEN RECHTSRAHMEN	33
	ANHANG I – FORMULAR FÜR HINTERGRUNDINFORMATIONEN	38
	ANHANG II – STUFEN DES GENEHMIGUNGSVERFAHRENS	43
	ANHANG III - ANTRAGSFORMULAR	67
	ABBILDUNGSVERZEICHNIS	

Abbildung 1: Beziehung zwischen dem Referenzdokument und den nationalen technischen Vorschriften 15

Tabellenverzeichnis

Tabelle 1:	Status des Dokuments	2
Tabelle 2:	Dokumente, auf die in diesem Anwendungsleitfaden Bezug genommen wird	5
Tabelle 3:	Abkürzungen.....	6
Tabelle 4:	Bewertungskriterien für NTV (Quelle: Notif-IT)	29



**Beschluss der Kommission vom 9. März 2011
über die Veröffentlichung und Verwaltung des Referenzdokuments gemäß Artikel 27
Absatz 4 der Richtlinie 2008/57/EG des Europäischen Parlaments und des Rates
über die Interoperabilität des Eisenbahnsystems in der Gemeinschaft
(Bekannt gegeben unter Aktenzeichen K(2011) 1536)
(Text von Bedeutung für den EWR)
(2011/155/EU)**

1 EINLEITUNG

Der vorliegende Anwendungsleitfaden zum Referenzdokument bildet Teil 1 des Referenzdokuments gemäß dem Beschluss 2011/155/EU der Kommission vom 9. März 2011 über die Veröffentlichung und Verwaltung des Referenzdokuments gemäß Artikel 27 Absatz 4 der Interoperabilitätsrichtlinie.

Er bezieht sich auf die Bestandteile dieses Beschlusses und auf alle weiteren Angaben, die für die Verwaltung, das Verständnis und die Verwendung des Referenzdokuments von Belang sind.

Zum besseren Verständnis des europäischen Genehmigungsverfahrens für Fahrzeuge wird empfohlen, die Empfehlung 2014/897/EU der Kommission zu Fragen bezüglich der Inbetriebnahme und Nutzung von strukturellen Teilsystemen und Fahrzeugen zu lesen.

1.1 BEZUGSDOKUMENTE

Tabelle 2: Dokumente, auf die in diesem Anwendungsleitfaden Bezug genommen wird

Dokumentreferenz	Titel	Version
Richtlinie 2008/57/EG	Richtlinie 2008/57/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 17. Juni 2008 über die Interoperabilität des Eisenbahnsystems in der Gemeinschaft (Neufassung)	Geändert durch Richtlinie 2013/9/EU der Kommission
Entscheidung 2009/965/EG	ENTSCHEIDUNG DER KOMMISSION über das Referenzdokument gemäß Artikel 27 Absatz 4 der Richtlinie 2008/57/EG des Europäischen Parlaments und des Rates über die Interoperabilität des Eisenbahnsystems in der Gemeinschaft	30. November 2009
Beschluss 2011/155/EU	BESCHLUSS DER KOMMISSION über die Veröffentlichung und Verwaltung des Referenzdokuments gemäß Artikel 27 Absatz 4 der Richtlinie 2008/57/EG des Europäischen Parlaments und des Rates über die Interoperabilität des Eisenbahnsystems in der Gemeinschaft	9. März 2011
Richtlinie 2004/49/EG	Richtlinie 2004/49/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 29. April 2004 über Eisenbahnsicherheit in der Gemeinschaft und zur Änderung der Richtlinie 95/18/EG des Rates über die Erteilung von Genehmigungen an Eisenbahnunternehmen und der Richtlinie 2001/14/EG über die Zuweisung von Fahrwegkapazität der Eisenbahn, die Erhebung von Entgelten für die Nutzung von Eisenbahninfrastruktur und die Sicherheitsbescheinigung („Richtlinie über die Eisenbahnsicherheit“)	Zuletzt geändert durch Richtlinie 2009/149/EG der Kommission
Richtlinie 98/34/EG	Richtlinie 98/34/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 22. Juni 1998 über ein Informationsverfahren auf dem Gebiet der Normen und technischen Vorschriften und der Vorschriften für die Dienste der Informationsgesellschaft	Zuletzt geändert durch die Verordnung (EU) Nr. 1025/2012 des Europäischen Parlaments und des Rates
2014/897/EU	Empfehlung 2014/897/EU der Kommission vom 5. Dezember 2014 zu Fragen bezüglich der Inbetriebnahme und Nutzung von strukturellen Teilsystemen und Fahrzeugen gemäß den Richtlinien 2008/57/EG und 2004/49/EG des Europäischen Parlaments und des Rates	5. Dezember 2014
402/2013/EU	GSM-Verordnung 402/2013 – Durchführungsverordnung (EU) Nr. 402/2013 der Kommission vom 30. April 2013 über die gemeinsame Sicherheitsmethode für die Evaluierung und Bewertung von Risiken und zur Aufhebung der Verordnung (EG) Nr. 352/2009	30. April 2013

1.2 ABKÜRZUNGEN

Tabella 3: Abkürzungen

Abkürzung	Definition
BBS	Bestimmte Stelle
BS	Benannte Stelle
CCS	Control-Command and Signalling (Zugsteuerung, Zugsicherung und Signalgebung)
EK	Europäische Kommission
EMV	Elektromagnetische Verträglichkeit
EN	Europäische Norm
ERZF	Europäisches Register zugelassener Fahrzeugtypen
EU	Europäische Union
EVU	Eisenbahnverkehrsunternehmen
GIG	Geografische Interessengruppe
GSM	Gemeinsame Sicherheitsmethode
IBG	Inbetriebnahmegenehmigung
IM	Infrastrukturbetreiber
MS	Mitgliedstaat
Notif-IT	Datenbank für die Notifizierung nationaler Eisenbahnsicherheits- und technischer Vorschriften an die Europäische Kommission
NRD	Nationales Referenzdokument
NRR	Nationaler Rechtsrahmen
NSB	Nationale Sicherheitsbehörde
NTV	Nationale technische Vorschrift
NV	Nationale Vorschrift
RDD	Datenbank für Referenzdokumente
SMS	Sicherheitsmanagementsystem
TEN	Transeuropäisches Verkehrsnetz
TSI	Technische Spezifikation für die Interoperabilität
UIC	Union internationale des chemins de fer (Internationaler Eisenbahnverband)

1.3 BEGRIFFE UND DEFINITIONEN

Agentur: Die Europäische Eisenbahnagentur.

Als genehmigt geltende Genehmigung: Ergeht im Falle einer zusätzlichen Genehmigung innerhalb der vorgeschriebenen Fristen keine Entscheidung der zuständigen nationalen Sicherheitsbehörde, so gilt die Inbetriebnahme des betreffenden Fahrzeugs nach einem Zeitraum von drei Monaten ab Ablauf dieser Fristen als genehmigt (Artikel 21 Absatz 8 der Richtlinie 2008/57/EG).

Alternativmethode: Andere Konformitätsnachweisverfahren als die annehmbaren nationalen Konformitätsnachweise (sofern vorhanden). Aus Transparenzgründen und zur Vermeidung von Diskriminierung muss die akzeptierte Alternativmethode in der RDD als annehmbarer nationaler Konformitätsnachweis veröffentlicht werden.

Anfangsdatum: Das Datum, mit dem die Berechnung des Zeitrahmens beginnt.

Annehmbare Konformitätsnachweise sind nicht rechtsverbindliche Stellungnahmen der Agentur, in denen Vorgehensweisen zur Feststellung der Einhaltung der grundlegenden Anforderungen festgelegt sind.

Annehmbare nationale Konformitätsnachweise sind nicht rechtsverbindliche Stellungnahmen der Mitgliedstaaten, in denen Vorgehensweisen zur Feststellung der Einhaltung der nationalen Vorschriften festgelegt sind. Sie sollten in der RDD veröffentlicht werden und sind fakultativ.

Antragsteller: Die Funktion, die eine Stelle übernimmt, die die Genehmigung eines Fahrzeugtyps oder für die Inbetriebnahme eines Fahrzeugs beantragt. Zu diesen Stellen können unter anderem die folgenden gehören: Halter, Hersteller, Eisenbahnverkehrsunternehmen, Infrastrukturbetreiber. Andere Antragsteller für EG-Bescheinigungen fallen nicht unter diese Funktion.

Antragsvorlage: Ein einheitliches empfohlenes Dokument, das einem Antragsteller, der eine Genehmigung für die Inbetriebnahme eines Fahrzeugs und/oder eine Typgenehmigung beantragt, die Arbeit erleichtert.

Baseline der Vorbereitungsarbeiten: Das Dokument, in dem alle Aspekte der Vorbereitungsarbeiten beschrieben sind, darunter die Bedingungen und Anforderungen der Streckenversuche sowie (gegebenenfalls) die Festschreibung der Anforderungen an das Projekt.

Benannte Stelle: Funktion einer von einem Mitgliedstaat für die Bewertung in Bezug auf eine bestimmte EU-Rechtsvorschrift benannten Stelle.

Bestimmte Stelle: Funktion einer von einem Mitgliedstaat nach Artikel 17 Absatz 3 der Richtlinie 2008/57/EG für Bewertungen in Bezug auf nationale Vorschriften bestimmte Stelle.

Beschwerdestelle: Eine Stelle, die gemäß Artikel 17 Absatz 3 der Richtlinie 2004/49/EG von jedem Mitgliedstaat zu bestimmen ist. Dabei kann es sich auch um die gemäß Artikel 30 der Richtlinie 2001/14/EG eingerichtete Regulierungsstelle handeln.



Bewertungsstelle (GSM): Funktion einer Stelle, die Bewertungen vornimmt, um auf der Grundlage von Nachweisen die Eignung eines Systems zur Erfüllung der jeweiligen Sicherheitsanforderungen gemäß Verordnung 402/2013/EG zu prüfen.

Einsatzbedingungen und –beschränkungen: Jegliche Beschränkungen des vorgesehenen Verwendungszwecks im technischen Dossier, das der EG-Prüferklärung beigelegt ist, z. B. klimatische Bedingungen, Höchstgeschwindigkeit oder Gefälle.

Erneuerung einer Genehmigung: Erneuerung einer Genehmigung für einen Fahrzeugtyp, sofern relevant (bei Änderungen der Vorschriften oder Auslaufen der Genehmigung für den betreffenden Typ).

Artikel 26 Absatz 3 der Interoperabilitätsrichtlinie gilt nur für den Fall der Erneuerung einer Typgenehmigung.

Bei einer Änderung von Konstruktionsmerkmalen (die eine neue EG-Prüfung erfordert (siehe Konformitätsbewertungsmodule SB oder SH1)), die zu einem neuen Fahrzeugtyp führt, ist eine erste Genehmigung erforderlich (ERA/REP/01-2012/INT – Authorisation of types of vehicles (Genehmigung von Fahrzeugtypen) – Entwurf des Abschlussberichts Version 0.09/16. Mai 2012).

Die Erneuerung einer Genehmigung ist auf die Fälle begrenzt, bei denen die Bewertung anhand der geänderten Vorschrift(en) ergibt, dass der Fahrzeugtyp ohne Änderung der Konstruktion konform ist.

Erste Genehmigung: Die Genehmigung für ein neues Fahrzeug und/oder einen neuen Fahrzeugtyp, die vom ersten Mitgliedstaat erteilt wird.

Gemäß den in den Artikeln 22 und 24 der Interoperabilitätsrichtlinie niedergelegten Beschreibungen für TSI-konforme und nicht TSI-konforme Fahrzeuge.

Erstellung des Dossiers: Zusammenstellung der Antragsunterlagen.

Erteilung einer Genehmigung: Die Genehmigung der Inbetriebnahme eines Fahrzeugtyps oder eines Fahrzeugs. Die Richtlinien enthalten wohlgermerkt keine Bestimmungen über die Inbetriebnahmegenehmigung. Der Einsatz eines Fahrzeugs unterliegt den jeweiligen Sicherheitsmanagementsystemen (SMS) eines Eisenbahnverkehrsunternehmens oder Infrastrukturbetreibers und ist nicht Bestandteil des Genehmigungsverfahrens.

Gebühr: Jegliche Gebühr, die ein Antragsteller im Laufe des Genehmigungsverfahrens an eine nationale Stelle entrichten muss. Hierzu zählen Verwaltungsgebühren für die nationale Sicherheitsbehörde, Netznutzungsgebühren für Streckenversuche, Genehmigungsgebühren und Bewertungsgebühren, sofern die nationale Sicherheitsbehörde auch als bestimmte Stelle und als Bewertungsstelle (GSM) fungiert.

Genehmigungsdossier: Alle Unterlagen, die gemäß der Interoperabilitätsrichtlinie für einen Antrag auf Inbetriebnahme eines Fahrzeugs erforderlich sind, einschließlich des technischen Dossiers (mit sämtlichen Ausnahmeregelungen, Nachweisen für die Einhaltung gleichwertiger nationaler Vorschriften, die keiner weiteren Überprüfung bedürfen, Nachweisen für frühere Genehmigungen usw.).





Genehmigungsfall: Fall gemäß der Definition in Abschnitt 4.3 dieses Dokuments.

Gleichzeitige Antragstellung: Ein Antragsteller beantragt gleichzeitig (parallel) Genehmigungen in mehreren Mitgliedstaaten.

Infrastrukturbetreiber: Funktion einer Stelle, die für die Einrichtung und die Unterhaltung von Eisenbahninfrastruktur oder Teilen davon im Sinne von Richtlinie 2004/49/EG zuständig ist.

Interoperabilitätsrichtlinie: Richtlinie 2008/57/EG des Europäischen Parlaments und des Rates über die Interoperabilität des Eisenbahnsystems in der Gemeinschaft (Neufassung)

Nachfolgende Genehmigung: Die Genehmigung eines Fahrzeugs, das mit einem bereits genehmigten Fahrzeugtyp konform ist.

Laut Artikel 26 Absatz 3 der Interoperabilitätsrichtlinie wird ein Fahrzeug, das mit einem bereits in einem Mitgliedstaat genehmigten Fahrzeugtyp konform ist, von diesem Mitgliedstaat auf der Grundlage einer vom Antragsteller vorgelegten Erklärung über die Konformität mit diesem Typ ohne weitere Prüfungen genehmigt.

Nationaler Rechtsrahmen: Die Vorschriften eines Mitgliedstaats, die das Genehmigungsverfahren für die Inbetriebnahme von Fahrzeugen regeln.

Nationale Sicherheitsvorschriften: Vorschriften, die gemäß Artikel 8 der Richtlinie 2004/49/EG zu notifizieren sind.

Nationale technische Vorschriften: Vorschriften, die gemäß Artikel 17 der Richtlinie 2008/57/EG zu notifizieren sind.

Neue Genehmigung: Die Genehmigung, die ein Mitgliedstaat nach der Erneuerung oder Umrüstung eines bereits genehmigten Fahrzeugs oder Fahrzeugtyps erteilt.

Nach Artikel 20 der Interoperabilitätsrichtlinie kann nach der Veränderung eines bestehenden Fahrzeugs oder Fahrzeugtyps die Erteilung einer neuen Inbetriebnahmegenehmigung erforderlich sein.

Nicht obligatorische / Gängige Praxis: Im europäischen Eisenbahnsektor entwickelte Praxis, die optional während des Projekts verfolgt werden kann.

Nicht TSI-konformes Fahrzeug: Fahrzeug, das nicht mit allen einschlägigen TSI, die zum Zeitpunkt der Inbetriebnahme in Kraft waren, übereinstimmt, „einschließlich Fahrzeugen, für die Ausnahmen gelten, oder wenn ein wesentlicher Teil der grundlegenden Anforderungen nicht in einer oder mehreren TSI festgelegt wurde“ – Artikel 24 Absatz 1 der Interoperabilitätsrichtlinie.

Prüfverfahren: Umfasst Prüfungen und die Bescheinigung gemäß den Anforderungen aus den Richtlinien, TSI und nationalen Vorschriften.

RDD-Nutzerrolle: Sie beinhaltet bestimmte Rechte, die den Zugang zu Inhalten, die Verwaltung von Inhalten und die Konfiguration von Elementen in der Referenzdokument-Datenbank (RDD) ermöglichen. Um als Nutzer Rechte zur Verwaltung von Inhalten und der Konfiguration von Elementen in der Referenzdokument-Datenbank (RDD) zu erhalten, ist eine Registrierung

erforderlich. Von den Mitgliedstaaten veröffentlichte Informationen sind ohne Registrierung zugänglich.

Sicherheitsrichtlinie: Richtlinie 2004/49/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 29. April 2004 über Eisenbahnsicherheit in der Gemeinschaft und zur Änderung der Richtlinie 95/18/EG des Rates über die Erteilung von Genehmigungen an Eisenbahnunternehmen und der Richtlinie 2001/14/EG über die Zuweisung von Fahrwegkapazität der Eisenbahn, die Erhebung von Entgelten für die Nutzung von Eisenbahninfrastruktur und die Sicherheitsbescheinigung (Richtlinie über die Eisenbahnsicherheit).

Streckenversuche: Versuche auf dem Streckennetz im Zuständigkeitsbereich einer nationalen Sicherheitsbehörde (siehe Artikel 21 Absatz 1 der Interoperabilitätsrichtlinie) im Gegensatz zu Versuchen auf gesonderten Teststrecken (Labor oder in sich geschlossene Teststrecke).

Stufe: Das Flussdiagramm, das ein Teilstufen-Referenzsymbol enthält und als übergeordnetes Element der Teilstufe betrachtet werden kann.

Thema: Gruppe von Parametern, die sich auf eine bestimmte Funktion oder einen bestimmten Teil des Fahrzeugs beziehen (z. B. Kupplung, Rad).

TSI-konformes Fahrzeug: Fahrzeug, das mit allen einschlägigen TSI, die zum Zeitpunkt der Inbetriebnahme in Kraft sind, übereinstimmt, sofern ein wesentlicher Teil der grundlegenden Anforderungen in diesen TSI festgelegt wurde und die einschlägige TSI Fahrzeuge in Kraft getreten und anwendbar ist – Artikel 22 Absatz 1 der Interoperabilitätsrichtlinie.

Vereinbarung zwischen den Mitgliedstaaten: Jede Übereinkunft zwischen Mitgliedstaaten zur Erleichterung des Informationsaustauschs und der Abwicklung von Genehmigungsverfahren (erste Genehmigung, zusätzliche Genehmigung, Verlängerung der Genehmigung, gleichzeitige Genehmigung usw.).

Vorbereitungsarbeiten: Austausch von Informationen zwischen Antragsteller, nationaler Sicherheitsbehörde und anderen Beteiligten, bei dem sich jede Partei im Vorfeld die Machbarkeit des Projekts bestätigen lässt. In diese Phase fällt gegebenenfalls auch das Festschreiben der Anforderungen auf dem aktuell gültigen Stand.

Hinweis: Andere Beteiligte können sein:

- Mitgliedstaat bei Ausnahmeregelungen und/oder neuen Genehmigungen (sofern diese nach den Vorschriften erforderlich sind);
- benannte Stelle für die Prüfung der Projektvereinbarungen, einschließlich der Feststellung/Bestätigung der für das Projekt geltenden TSI;
- bestimmte Stelle für die Prüfung der Projektvereinbarungen, einschließlich der Feststellung/Bestätigung der für das Projekt geltenden nationalen Vorschriften;
- Bewertungsstelle (GSM) für die Prüfung der für das Projekt geltenden Projektvereinbarungen;
- Infrastrukturbetreiber für die Regelung von Streckenversuchen, falls erforderlich
- Europäische Eisenbahnagentur als Beobachter.



Vorschriften: Verbindliche Anforderungen.

Zeitraumen: Ein bestimmter Zeitraum, der vom Anfangsdatum an berechnet wird.

Zulässiges Vorgehen: Der durch EU-Vorschriften und/oder EU-Empfehlungen für Genehmigungen vorgegebene obligatorische Verfahrensweg.

Zusätzliche Genehmigung: Eine Inbetriebnahmegenehmigung, die nach der ersten Genehmigung durch einen weiteren Mitgliedstaat erteilt wird.

Laut Artikel 21 Absatz 5 der Interoperabilitätsrichtlinie stellen die Mitgliedstaaten klar, ob im Fall von TSI-konformen Fahrzeugen oder nicht TSI-konformen Fahrzeugen zusätzliche Genehmigungen erforderlich sind.

2 ZWECK UND ANWENDUNGSBEREICH

2.1 ZWECK

Wie im Beschluss 2011/155/EU über die Veröffentlichung und Verwaltung des Referenzdokuments beschrieben, dient das Referenzdokument dazu, das Genehmigungsverfahren für die Inbetriebnahme von Fahrzeugen zu erleichtern, indem:

- a) alle Parameter aufgeführt werden, die bei der Genehmigung der Inbetriebnahme von Fahrzeugen zu überprüfen sind;
- b) alle Vorschriften angegeben werden, die die Mitgliedstaaten bei der Genehmigung der Inbetriebnahme von Fahrzeugen anwenden;
- c) jede Vorschrift einem der Parameter zugeordnet wird, die bei der Genehmigung der Inbetriebnahme von Fahrzeugen zu überprüfen sind;
- d) alle Vorschriften in eine der Gruppen A, B oder C gemäß Anhang VII Abschnitt 2 der Interoperabilitätsrichtlinie eingestuft werden und
- e) gemäß Artikel 1 der Entscheidung 2009/965/EG die nationalen Rechtsrahmen für die Inbetriebnahme von Fahrzeugen beschrieben werden.

Zusammenfassend gilt für das Referenzdokument:

- Es verleiht dem Rahmen für die Genehmigung von Fahrzeugen mehr Transparenz und
- es erleichtert die länderübergreifende Genehmigung.

Die länderübergreifende Genehmigung hat zwei Vorteile:

- Überprüfungen, die im Rahmen der Genehmigung in einem Mitgliedstaat erfolgen, werden automatisch gegenseitig anerkannt. Somit ist die Genehmigung in einem weiteren Mitgliedstaat nicht mit Überprüfungen verbunden, „es sei denn, sie sind unbedingt erforderlich, um die technische Kompatibilität des Fahrzeugs mit dem entsprechenden Netz zu überprüfen“ (Erwägungsgrund 42 der Interoperabilitätsrichtlinie).
- Die Fahrzeugauslegung muss damit weniger im Hinblick auf die Vorschriften jedes einzelnen Mitgliedstaats eingestellt werden.

2.2 ANWENDUNGSBEREICH

Die Interoperabilitätsrichtlinie erstreckt sich auf:

- TSI-konforme und nicht TSI-konforme Fahrzeuge;
- Fahrzeuge, die auf transeuropäischen Netzen und außerhalb davon in Betrieb sind;
- neue, umgerüstete und erneuerte Fahrzeuge und
- Fahrzeuge, die bereits in einem Mitgliedstaat in Betrieb sind und einer „zusätzlichen Genehmigung“ für die Inbetriebnahme in einem anderen Mitgliedstaat bedürfen.

Derselbe Anwendungsbereich gilt für das Referenzdokument. Die im Referenzdokument angeführten Vorschriften stellen alle Vorschriften und Verfahren dar, die die Mitgliedstaaten in allen verschiedenen Genehmigungsfällen bei der Genehmigung der Inbetriebnahme von



Fahrzeugen anwenden. Die in der TSI genannten nationalen Vorschriften zu Sonderfällen sind eingeschlossen, auch wenn sie in den TSI nicht vollständig angeführt sind.

3 **ZIELGRUPPE**

Die Zielgruppe für den Anwendungsleitfaden setzt sich aus drei Kategorien von Nutzern des Referenzdokuments zusammen:

- Nutzer = jede Person, die sich informieren möchte, wie Antragsteller für eine IBG; MS/NSB, die Agentur;
- Manager des Referenzdokuments = die Agentur;
- Manager der nationalen Referenzdokumente und nationalen Rechtsrahmen = MS/NSB.

4 **BESCHREIBUNG:**

4.1 DES REFERENZDOKUMENTS

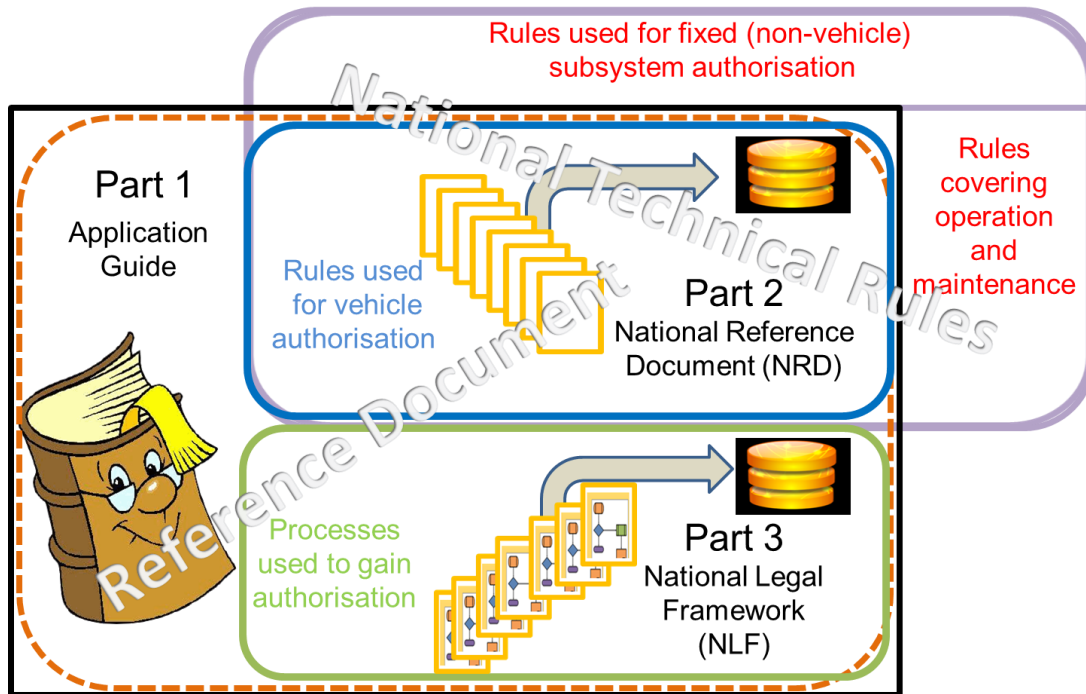
Rechtsgrundlage für das Referenzdokument

Die Zuständigkeit für die Einführung nationaler Vorschriften liegt bei den Mitgliedstaaten, und im Gegensatz zu den von der Kommission notifizierten technischen Vorschriften unterzieht die Agentur die im Referenzdokument aufgeführten Vorschriften keiner Prüfung. Wenn eine Vorschrift für die Genehmigung anwendbar ist, dann muss sie von der Agentur veröffentlicht werden. Die Einstufungen der Gleichwertigkeit der Vorschriften, die im Referenzdokument enthalten sind, besitzen jedoch Rechtsstatus, da sie bestimmen, welche Elemente eine NSB, die eine Genehmigung vornimmt, prüfen oder in Frage stellen kann.

Aufbau des Referenzdokuments und allgemeine Grundsätze

Wie im Beschluss 2011/155/EU niedergelegt, ist das Referenzdokument wie folgt aufgebaut:

- Teil 1: Anwendungsleitfaden: In diesem Teil wird auf die in dem Beschluss (Beschluss 2011/155/EU) enthaltenen Elemente sowie alle sonstigen Informationen Bezug genommen, die für die Verwaltung, das Verständnis und den Gebrauch des Referenzdokuments von Belang sind.
- Teil 2: Nationale Referenzdokumente: Das Referenzdokument enthält alle nationalen Referenzdokumente der einzelnen Mitgliedstaaten mit einer Aufstellung und Einstufung der nationalen Vorschriften gemäß Artikel 3 des Beschlusses 2011/155/EU.
- Teil 3: Angaben zu den nationalen Rechtsrahmen: Gemäß Artikel 1 der Entscheidung 2009/965/EG muss das Referenzdokument Angaben zum nationalen Rechtsrahmen für die Inbetriebnahme von Fahrzeugen enthalten. Dieser Teil ist auszufüllen, sobald die Mitgliedstaaten ihre nationalen Maßnahmen zur Umsetzung der Interoperabilitätsrichtlinie notifizieren.



National Technical Rules	Nationale technische Vorschriften
Reference Document	Referenzdokument
Rules used for fixed (non-vehicle) subsystem authorisation	Vorschriften für die Genehmigung ortsfester Teilsysteme (keine Fahrzeuge)
Rules covering operation and maintenance	Vorschriften für Betrieb und Instandhaltung
Rules used for vehicle authorisation	Vorschriften für die Genehmigung von Fahrzeugen
Processes used to gain authorisation	Genehmigungsverfahren
Part 1 Application Guide	Teil 1 Anwendungsleitfaden
Part 2 National Reference Document (NRD)	Teil 2 Nationales Referenzdokument (NRD)
Part 3 National Legal Framework (NLF)	Teil 3 Nationaler Rechtsrahmen (NRR)

Alle drei Teile des Referenzdokuments werden auf der Website der Agentur veröffentlicht.

Abbildung 1: Beziehung zwischen dem Referenzdokument und den nationalen technischen Vorschriften

Datenbanken

Die für die Genehmigung von Fahrzeugen angewandten nationalen Vorschriften und zugehörigen Daten, die mit den nationalen Referenzdokumenten in Zusammenhang stehen, werden in zwei Datenbanken gespeichert:

- Die von der Europäischen Kommission verwaltete Datenbank Notif-IT enthält die Dokumente, in denen die nationalen Vorschriften (die technischen Vorschriften und die Sicherheitsvorschriften) enthalten sind; sie verzeichnet die notifizierten nationalen technischen Vorschriften und Sicherheitsvorschriften sowie die Verweise aller dieser

Vorschriften auf die TSI, auf Artikel 8 der Sicherheitsrichtlinie und auf die Liste der Parameter, je nach Art und Inhalt der jeweiligen Vorschrift.

- Die Datenbank für Referenzdokumente (RDD), die von der Agentur verwaltet wird.

Die Beziehung zwischen der Datenbank für Referenzdokumente (RDD) und Notif-IT

Um die Notifizierung von in Verbindung mit Fahrzeuggenehmigungen geltenden Vorschriften zu erleichtern und doppelte Dateneingabe zu vermeiden, haben die Kommission und die Agentur beschlossen, eine funktionale Beziehung zwischen der Datenbank für Referenzdokumente und NOTIF-IT einzurichten.

Ab Version 3.3 der RDD müssen die in die RDD hochgeladenen Vorschriften nicht noch einmal separat für die Notifizierung eingegeben werden. Mit den Funktionen der RDD-Anwendung können die entsprechenden Daten exportiert und die Notifizierungen in NOTIF-IT erstellt werden. Auf diese Weise muss der „Notifizierer“ nach dem Export aus der RDD die Notifizierung nur noch in NOTIF-IT bestätigen, um den Notifizierungsvorgang auszulösen.

Beim Export einer Vorschrift aus der RDD in die NOTIF-IT-Datenbank wird eine Notifizierung für diese Vorschrift in NOTIF-IT erzeugt. Dabei wird die entsprechende Vorschrift in der RDD gesperrt (die Vorschrift kann in der RDD nicht mehr geändert werden), woraufhin die Verarbeitung der Notifizierung in NOTIF-IT beginnen kann.

Die Statusänderungen (der Notifizierung der Vorschrift) in NOTIF-IT werden automatisch in die RDD übernommen. Eine Aktualisierung der Vorschrift in NOTIF-IT wird jedoch nicht sofort in die RDD übernommen.

Wenn die Verarbeitung der Notifizierung in NOTIF-IT abgeschlossen ist, wird die Notifizierung angenommen und die Vorschrift wird – gegebenenfalls mit den bei der Notifizierung in NOTIF-IT vorgenommenen Änderungen – in der RDD aktualisiert. Daraufhin wird die Vorschrift in der RDD entsperrt. Wenn die Notifizierung in NOTIF-IT abgelehnt wird, wird der Status der Vorschrift in der RDD auf „abgelehnt“ geändert und die Vorschrift wird in der RDD entsperrt. Ist die Vorschrift in der RDD entsperrt, kann sie in der RDD wieder geändert werden.

Nur die obligatorischen Vorschriften, die in der RDD veröffentlicht werden, können in die NOTIF-IT-Datenbank exportiert werden. Vorschriften, die in der RDD als „Annehmbare Konformitätsnachweise“ gekennzeichnet sind und deshalb einen nicht obligatorischen Status haben, können nicht in die NOTIF-IT-Datenbank exportiert werden.

4.2 DER NATIONALEN REFERENZDOKUMENTE

Inhalt der nationalen Referenzdokumente

Die nationalen Referenzdokumente enthalten eine Aufstellung aller nationalen technischen Vorschriften, die bei der Genehmigung von Eisenbahnfahrzeugen angewendet werden. Die Struktur und die Aufstellung dieser Verweise werden durch die Liste der Parameter vorgegeben. Die aktuelle Version der Liste der Parameter entspricht dem Anhang zur Entscheidung 2009/965/EG mit dem im Referenzdokument-Anwendungsleitfaden v2.0-22.07.2013

veröffentlichten Corrigendum. Eine aktualisierte Liste der Parameter wurde vom Ausschuss für Eisenbahninteroperabilität und -sicherheit (RISC) auf seiner 73. Sitzung am 4.6.2015 gebilligt und tritt ab 1.1.2016 in Kraft.

Darüber hinaus müssen die nationalen Referenzdokumente die Einstufungen (A, B, C) der Vorschriften anderer Mitgliedstaaten enthalten.

Falls in einem Mitgliedstaat eine nationale technische Vorschrift gilt, die keinem der in der Liste der Parameter aufgeführten Parameter zugeordnet werden kann, sollte der Mitgliedstaat die Europäische Eisenbahnagentur hierüber informieren.

In den nationalen Referenzdokumenten müssen alle nationalen Anforderungen, die bei der Genehmigung von Eisenbahnfahrzeugen zu beachten sind, vollständig verzeichnet und den Parametern der Liste der Parameter zugeordnet sein.

Um sicherzustellen, dass transparente und harmonisierte Informationen über die bei der Genehmigung von Fahrzeugen anzuwendenden Vorschriften öffentlich verfügbar sind, müssen die Mitgliedstaaten für jeden Parameter Folgendes angeben:

- a) die entsprechende geltende nationale technische Vorschrift oder
- b) die ausdrückliche Erklärung, dass in Bezug auf den betreffenden Parameter keine nationale technische Vorschrift besteht.

Wenn für einen Parameter keine geltende nationale technische Vorschrift besteht, ist dies in dem nationalen Referenzdokument mit „keine zusätzliche Anforderung zu den geltenden TSI“ zu vermerken. Wenn der Mitgliedstaat noch prüfen muss, ob eine Anforderung für einen Parameter besteht, ist dies mit „zu überprüfen“ zu vermerken.

Außerdem sollten die nationalen Referenzdokumente – sofern vorhanden – Angaben zu annehmbaren nationalen Konformitätsnachweisen enthalten.

Kriterien für die Feststellung der Gleichwertigkeit

Gemäß Anhang VII der Interoperabilitätsrichtlinie 2008/57/EG sollte das nationale Referenzdokument die Vorschriften anderer Mitgliedstaaten für den jeweiligen Parameter den Gruppen A, B oder C zuordnen.

- Gruppe A umfasst „nationale Vorschriften, die (...) als den nationalen Vorschriften anderer Mitgliedstaaten gleichwertig gelten“, und „internationale Normen“ (z. B. EN, UIC-Merkblatt).
Eine Vorschrift gilt als gleichwertig, wenn Mitgliedstaat 1 akzeptiert, dass eine Vorschrift, die in Mitgliedstaat 2 gilt, auch die wesentlichen Anforderungen in Mitgliedstaat 1 erfüllt.
- Gruppe C umfasst „Vorschriften, die im Hinblick auf einen sicheren und interoperablen Betrieb auf dem Netz strikt notwendig sind und mit den technischen Merkmalen der Infrastruktur in Zusammenhang stehen“ (z. B. Lichtraumprofil).
Eine Vorschrift mit der Einstufung C erfordert eine weitergehende Prüfung und/oder Versuche, um die Konformität mit den Vorschriften in Mitgliedstaat 2 nachzuweisen.



- Gruppe B umfasst „alle Vorschriften, die nicht in die Gruppen A oder C fallen oder die noch nicht in eine dieser Gruppen eingestuft werden konnten“.
Eine Vorschrift mit der Einstufung B erfordert eine weitergehende Prüfung und/oder Versuche, um die Konformität mit den Vorschriften in Mitgliedstaat 2 nachzuweisen.
Gemäß Artikel 23 Absatz 5 und Artikel 25 Absatz 4 der Interoperabilitätsrichtlinie 2008/57/EG dürfen die nationalen Sicherheitsbehörden Prüffahrten nur auf der Grundlage der für die Gruppe B oder C geltenden nationalen Vorschriften durchführen.

4.3 DER NATIONALEN RECHTSRAHMEN

Aufbau des nationalen Rechtsrahmens

Der Aufbau des nationalen Rechtsrahmens richtet sich nach der Interoperabilitätsrichtlinie und der Empfehlung 2014/897/EU.

Der Aufbau des NRR ist darauf ausgelegt, einfache Vergleiche von NRR zu ermöglichen, um

- Gemeinsamkeiten mit den NRR der Mitgliedstaaten und erhebliche Abweichungen davon zu ermitteln und
- die nationalen Regelungen mit der Interoperabilitätsrichtlinie und der Empfehlung 2014/897/EU abzugleichen.

Das Genehmigungsverfahren für die Inbetriebnahme von Fahrzeugen ist in mehrere Stufen unterteilt, die im Anhang II des vorliegenden Dokuments beschrieben werden.

Der NRR ist so aufgebaut, dass für jede Stufe des Verfahrens Informationen über die „Genehmigungsfälle“ zu erteilen sind.

Die „Genehmigungsfälle“ mit Bezug auf das Genehmigungsverfahren für die Inbetriebnahme von Fahrzeugen wurden unter dem Gesichtspunkt ausgewählt, alle Fälle zu erfassen, die in den Anwendungsbereich der Interoperabilitätsrichtlinie fallen.

Genehmigungsfälle

Die Verfahren sind für einige „Genehmigungsfälle“ ähnlich. Daher wurden diese zusammen abgehandelt, wenn auch einige von ihnen in der Praxis eher unwahrscheinlich sind.

Insbesondere die folgenden beiden Fälle wurden zu einem zusammengefasst, ausgenommen hiervon ist die zusätzliche Genehmigung:

- TSI-konforme Fahrzeuge und
- nicht TSI-konforme Fahrzeuge.

Für beide Fälle gelten zwei Kategorien von Anforderungen: TSI und nationale technische Vorschriften (NTV). Der einzige Unterschied zwischen ihnen besteht darin, dass TSI-konforme Fahrzeuge der TSI für das Teilsystem Fahrzeuge unterliegen, was bei nicht TSI-konformen Fahrzeugen noch nicht unbedingt der Fall ist. Obwohl die Anforderungen also voneinander abweichen können, ist das Verfahren dennoch ähnlich.

Für nicht TSI-konforme Fahrzeuge gilt in Bezug auf Sonderfälle und Ausnahmeregelungen Folgendes:

- Sonderfälle werden im Fall einer Erneuerung oder Umrüstung eines Teils des Fahrzeugs angewendet, für das TSI gelten. Für zusätzliche Genehmigungen können Sonderfälle gelten, wenn dies für die technische Kompatibilität mit dem Netz erforderlich ist.

- Ausnahmeregelungen werden gemäß Artikel 9 der Interoperabilitätsrichtlinie angewendet. Es obliegt den Mitgliedstaaten, bei der Kommission einen Antrag auf eine Ausnahmeregelung einzureichen. Die Kommission kann bei der Beurteilung komplexer Ausnahmeregelungsanträge die Agentur konsultieren. Bei Ausnahmeregelungen, die unter Artikel 9 Absatz 1 Buchstabe b, d und f der Interoperabilitätsrichtlinie fallen, wendet die Kommission das in Artikel 29 genannte Regelungsverfahren an.

Nach Artikel 26 Absatz 2 der Interoperabilitätsrichtlinie wird mit der Genehmigung eines Fahrzeugs automatisch auch der Fahrzeugtyp genehmigt, eine Typgenehmigung hingegen muss nicht unbedingt mit der Genehmigung der Inbetriebnahme eines entsprechenden Fahrzeugs einhergehen. Wenn nur der Fahrzeugtyp genehmigt wird, ist eine EG-Prüferklärung vorzulegen (z. B. Anwendung von Modul SD).

Das beschriebene Verfahren bezieht sich auf die Genehmigung für die Inbetriebnahme eines Fahrzeugs und die Typgenehmigung, sofern nicht ausdrücklich zwischen beiden unterschieden wird.

Folgende Fälle wurden entwickelt und in den generischen Flussdiagrammen beschrieben:

- erste Genehmigung eines Fahrzeugtyps oder Fahrzeugs;
- neue Genehmigung eines umgerüsteten oder erneuerten Fahrzeugtyps oder Fahrzeugs;
- zusätzliche Genehmigung eines Fahrzeugtyps oder Fahrzeugs, das bereits von einem Mitgliedstaat der EU als TSI-konformes oder nicht TSI-konformes Fahrzeug zugelassen wurde;
- Erneuerung einer abgelaufenen Typgenehmigung;
- nachfolgende Genehmigungen von Fahrzeugen, die einem genehmigten Fahrzeugtyp entsprechen (Genehmigung von Fahrzeugen des gleichen Typs).

In Artikel 21 Absatz 13 der Richtlinie 2008/57/EG werden Genehmigungen für Fahrzeugserien erwähnt. Darunter ist eine Kombination aus einer Genehmigung für einen Fahrzeugtyp und einer anschließenden Genehmigung für eine spezifische Reihe nachfolgender identischer Fahrzeuge durch Überprüfung der Konformität mit diesem Typ zu verstehen. Genehmigungen von Fahrzeugserien sind daher nicht in den generischen Flussdiagrammen aufgeführt.

Antragsvorlage

Die Antragsvorlage ist ein einheitliches Dokument, das einem Antragsteller, der eine Genehmigung für die Inbetriebnahme eines Fahrzeugs und/oder eine Typgenehmigung beantragt, die Arbeit erleichtert.

Die Antragsvorlage

- beinhaltet die Informationen, die der Antragsteller vom Beginn des Genehmigungsverfahrens bis zum Ende ergänzen muss und deckt alle Schritte des europäischen Rechtsrahmens ab;

Teil 1 des Referenzdokuments – Anwendungsleitfaden



- umfasst alle in Kapitel 4.3 aufgeführten Genehmigungsfälle und die gleichzeitige Genehmigung;
- berücksichtigt die Anforderungen für die Registrierung eines neuen Fahrzeugtyps im ERZF;
- kann vom Antragsteller und den an der IBG beteiligten nationalen Sicherheitsbehörden als Checkliste verwendet werden;
- ermöglicht Rückverfolgbarkeit während des gesamten Genehmigungsverfahrens.

Die Vorlage befindet sich in Anhang III.

5 **ANWENDUNG:**

5.1 DES REFERENZDOKUMENTS

Das Referenzdokument enthält die Vorschriften und Verfahren in Verbindung mit der Fahrzeuggenehmigung, die in den Mitgliedstaaten der EU sowie in Norwegen und in der Schweiz angewendet werden.

Der Nutzer ermittelt auf der Grundlage des Anwendungsbereichs seines Genehmigungsprojekts die anzuwendenden Vorschriften und Verfahren.

Das Referenzdokument kann auch zu folgenden Zwecken verwendet werden:

- Analyse des bereits erreichten Interoperabilitätsniveaus;
- Analyse der Daten im Referenzdokument, um
 - die Kohärenz der TSI und der nationalen Vorschriften zu gewährleisten (z. B. sollten Doppelanforderungen vermieden werden);
 - wenn möglich, die Anzahl der nationalen Vorschriften zu senken;
 - wenn möglich, nationale Vorschriften durch TSI-Anforderungen zu ersetzen;
 - wenn möglich, offene Punkte in den TSI zu schließen;
 - ein zentrales europäisches Verfahren zu schaffen;
 - das Verfahren der Fahrzeuggenehmigung zu verbessern;
 - die Einstufung der Vorschriften der Mitgliedstaaten (ABC) zu vereinfachen.
- Verwaltung von Genehmigungsprojekten;
- Vereinfachung der gleichzeitigen Genehmigung. Es wurde ein Verfahren für die gleichzeitige Genehmigung entwickelt und in Abschnitt 5.3 aufgenommen; die Anwendung dieses Verfahrens wird empfohlen, aber nicht vorgeschrieben.

5.2 DER NATIONALEN REFERENZDOKUMENTE

Anwender

Bis die Liste der Vorschriften eines MS validiert und von diesem MS in der RDD veröffentlicht ist, kann der Nutzer die Liste der Vorschriften als PDF-Datei auf der Website der Agentur einsehen.

Im Rahmen einer zusätzlichen Genehmigung für die Inbetriebnahme von Eisenbahnfahrzeugen gemäß den Artikeln 23 und 25 der Interoperabilitätsrichtlinie darf die NSB keine Prüfungen auf der Grundlage von in Gruppe A eingestuften und in Teil 2 des Referenzdokuments (nationales Referenzdokument) veröffentlichten nationalen Vorschriften durchführen. In diesem Zusammenhang können die von einer nationalen Sicherheitsbehörde geprüften Kriterien nur Folgendes betreffen:

- die technische Kompatibilität des Fahrzeugs mit dem betreffenden Netz, einschließlich der nationalen Vorschriften, die auf die offenen Punkte anzuwenden sind, um diese Kompatibilität sicherzustellen;

- die in den entsprechenden TSI genau benannte nationalen Vorschriften für Sonderfälle.

Manager des Referenzdokuments

Der Manager des Referenzdokuments gewährleistet Folgendes:

- Durchführung von Änderungen am Aufbau der nationalen Referenzdokumente (NRD), einschließlich Aktualisierungen der Liste der Parameter;
- auf Anfrage: Erstellung von Standardberichten;
- Unterstützung der Manager der NRD beim Hochladen, Aktualisieren und Veröffentlichen der Informationen (Vorschriften und Einstufung von Vorschriften) in Bezug auf die NRD des jeweiligen MS;
- Verwaltung der Datenbank für Referenzdokumente.

Manager des nationalen Referenzdokuments

Der Manager des nationalen Referenzdokuments aktualisiert und veröffentlicht die nationalen Regeln und deren Einstufungen. Diese werden in den Abschnitten 2.4 und 2.5 des RDD-Nutzerhandbuchs beschrieben.

5.3 DER NATIONALEN RECHTSRAHMEN

Anwender

Bis der nationale Rechtsrahmen eines MS validiert und von diesem MS in der RDD veröffentlicht ist, kann der Nutzer den nationalen Rechtsrahmen als PDF-Datei auf der Website der Agentur einsehen.

Der Nutzer kann Hintergrundinformationen, Flussdiagramme, grafische Vergleiche von Flussdiagrammen und Berichte in der RDD anzeigen. Dies wird in den Abschnitten 3.4 und 3.5 des RDD-Nutzerhandbuchs beschrieben.

Manager des allgemeinen Rechtsrahmens

Der Manager des allgemeinen Rechtsrahmens erstellt die generischen Flussdiagramme und Hintergrundinformationen. Dies wird in Abschnitt 5.13 des RDD-Nutzerhandbuchs beschrieben.

Manager des nationalen Rechtsrahmens

Der Manager eines nationalen Rechtsrahmens erstellt den nationalen Rechtsrahmen unter Verwendung der generischen Flussdiagramme und Hintergrundinformationen. Dies wird in Abschnitt 4.6 des RDD-Nutzerhandbuchs beschrieben.

Verwendung der Antragsvorlage

Eine von der ERA verwaltete Vorlage für einen Antrag auf Fahrzeuggenehmigung wird in Anhang III dieser Version des Anwendungsleitfadens vorgestellt.

Die Antragstellung sollte auf der Grundlage der oben erwähnten Antragsvorlage erfolgen, die der Antragsteller verwaltet und der bzw. den nationalen Sicherheitsbehörde(n) vorlegt. Der Antrag wird auf jeder in der Vorlage aufgeführten Stufe des Genehmigungsverfahrens aktualisiert:

- Vorbereitungsarbeiten;
- Bewertung;
- Genehmigungsdossier.

Der Antragsteller legt den aktualisierten Antrag bei der NSB vor, der dann auf den verschiedenen Stufen des Verfahrens als Diskussionsgrundlage verwendet werden kann.

Die NSB kann die endgültige Version des Antragsformulars verwenden, um die Genehmigung für das betreffende Fahrzeug zu erteilen.

Empfohlene Vorgehensweise für die gleichzeitige Genehmigung

Bei der Inbetriebnahmegenehmigung für Fahrzeuge können mehrere NSB gemeinsam vorgehen. Für Fahrzeuggenehmigungen in den Netzen mehrerer MS stellt der Antragsteller gleichzeitig seinen Antrag bei jeder zuständigen NSB entsprechend den jeweils zum Zeitpunkt des Antrags geltenden Rechtsvorschriften.

Die NSB richten eine gemeinsame Organisation ein, die unter anderem einen Zeitplan für die Umsetzung umfasst. Eine der NSB wird zur Koordinatorin der einzelnen NSB bestimmt. Im Rahmen der Umsetzung des Beschlusses 2011/155/EU der Kommission verpflichten sich die betroffenen NSB zur Umsetzung der zugehörigen Referenzdokumente, insbesondere von Teil 2 „Nationale Referenzdokumente“ und Teil 3 „Angaben zu den nationalen Rechtsrahmen“. Die Ergebnisse der Vorbereitungsarbeiten (siehe Teil 3 des Referenzdokuments) zur Aufgabenteilung und zu den anzuwendenden Kriterien (z. B. Austausch von Dokumenten, Format der Dokumente, zu verwendende Sprache, gemeinsame Verwendung von Parametern, Verarbeitung von nicht in Gruppe A eingestuften Parametern) werden in einem Bericht erfasst. Alle Beteiligten, einschließlich des Antragstellers, verständigen sich über die Baseline der Vorbereitungsarbeiten (o. g. Bericht).

Die gemeinsamen Prüfungen von in Gruppe A eingestuften Parametern durch die NSB werden in Abstimmung mit dem Antragsteller durchgeführt und können durch Einteilung der Parameter in bestimmte Themenbereiche (z. B. „Parameter im Zusammenhang mit der Feststellbremse“) erfolgen. Dokumente, die für die Inbetriebnahmegenehmigung erforderlich sind, werden gemäß dem Aufbau des gemeinsamen technischen Dossiers auf der Grundlage des Anhangs der Entscheidung 2009/965/EG der Kommission eingestuft.

Für jeden zugeordneten Parameter reicht der Antragsteller die zur Prüfung erforderlichen Dokumente nur bei der NSB ein, die für die Bewertung des jeweiligen Parameters zuständig ist.

Die NSB tauschen Informationen, die sie jeweils bewertet haben, in Form von Konformitätsbescheinigungen zu den in Gruppe A eingestuften Parametern aus. Die Konformitätsbescheinigung wird nach Thema und nicht nach Parameter ausgestellt. In jeder Bescheinigung wird jeder bewertete Parameter eindeutig angegeben. Diese Konformitätsbescheinigungen reichen aus, um die Konformität des bewerteten Fahrzeugs mit den jeweiligen Vorschriften nachzuweisen, einschließlich der Vorschriften der MS/NSB, die sie erhalten.

Für in die Gruppen B oder C eingestufte Parameter legt der Antragsteller die erforderlichen Dokumente, einschließlich des Bewertungsergebnisses der BBS, jeder betroffenen NSB vor, die ihre eigenen Bewertungen im Einklang mit den nationalen Vorschriften und der vereinbarten Baseline der Vorbereitungsarbeiten durchführt.

Die Dokumente, die jeder NSB vorgelegt werden, sind in den Sprachen zu verfassen, die in der Baseline der Vorbereitungsarbeiten vereinbart wurden.

Für Parameter, die von MS XX für MS YY in Gruppe A und von MS YY für MS XX in Gruppe C eingestuft werden, werden die von MS XX durchgeführten Bewertungen von MS YY akzeptiert, jedoch nicht umgekehrt (d. h., es gibt möglicherweise keine gegenseitige Gleichwertigkeit).

Für Änderungen an einem Fahrzeug, die einen Parameter betreffen, der Teil einer Bescheinigung ist, sind neue Bewertungen durchzuführen. Wenn die Konformität mit den Vorschriften nachgewiesen ist, wird eine neue Bescheinigung ausgestellt.

Jede NSB kann die Inbetriebnahmegenehmigung für das Netz des eigenen MS ausstellen, wenn das zugehörige Genehmigungsdossier vollständig ist und akzeptiert wurde.

In jedem MS besteht das Genehmigungsdossier aus den folgenden Elementen:

- für in die Gruppen B und C eingestufte Parameter: direkt von der NSB des MS beschaffte Dokumente;
- für in die Gruppe A eingestufte Parameter: direkt von der NSB selbst beschaffte und akzeptierte Dokumente oder die von anderen NSB ausgestellte Bescheinigung.

Da jede Inbetriebnahmegenehmigung für Fahrzeuge in einem bestimmten MS, einschließlich zusätzlicher Genehmigungen, auch als Genehmigung für den Fahrzeugtyp in diesem MS gilt, muss jede betroffene NSB über mindestens eine Kopie aller Bescheinigungen, einschließlich des Bewertungsberichts der benannten Stelle, verfügen, um die Vollständigkeit des Dossiers zu gewährleisten. Dies ist notwendig, falls der Antragsteller zu einem späteren Zeitpunkt einen weiteren Antrag stellt oder eine Erneuerung beantragt.

6 **VERWALTUNG:**

6.1 DES ANWENDUNGSLEITFADENS ZUM REFERENZDOKUMENT

Dieser Anwendungsleitfaden wird, wie von der Agentur angeregt, mit Unterstützung der Arbeitsgruppe zur gegenseitigen Anerkennung im Lichte der Erfahrung regelmäßig aktualisiert.

1. **Planung**

Die Agentur überprüft diesen Anwendungsleitfaden mindestens einmal pro Jahr und legt der Arbeitsgruppe zur gegenseitigen Anerkennung Vorschläge vor, die sie als notwendig erachtet. Die Interessengruppen können bei Bedarf Überprüfungen anfordern.

2. **Aktualisierung**

Die Agentur ist für die Aktualisierung des Anwendungsleitfadens verantwortlich. Bei dieser Aktualisierung berücksichtigt die Agentur die Vorschläge und Anregungen der Interessengruppen.

3. **Organisation und Koordination der Tätigkeiten**

Die Agentur sammelt sämtliche Beiträge zur Verbesserung dieses Anwendungsleitfadens. Beiträge von Interessengruppen können entweder über Sektororganisationen, MS und NSB oder durch einzelne Nutzer eingehen. Dies erfolgt per E-Mail an RDD@era.europa.eu. Der Vorschlag der Agentur zur Aktualisierung dieses Anwendungsleitfadens wird mindestens 1 Monat vor der Übermittlung an die Arbeitsgruppe zur gegenseitigen Anerkennung auf dieser Website veröffentlicht.

4. **Entscheidungsfindung**

Die Entscheidung über häufigere Aktualisierungen des Anwendungsleitfadens wird von der Arbeitsgruppe zur gegenseitigen Anerkennung auf der Grundlage eines Vorschlags der Agentur getroffen.

Die Arbeitsgruppe zur gegenseitigen Anerkennung ist zuständig für:

- die Validierung des Vorschlags der Agentur und
- die Genehmigung der Veröffentlichung des Anwendungsleitfadens.

6.2 DER NATIONALEN REFERENZDOKUMENTE

Der Rahmen zur Vereinfachung der Genehmigung von Eisenbahnfahrzeugen unter Berücksichtigung der Anforderungen in nationalen technischen Vorschriften basiert auf drei Schritten:

1. Gemeinsame Liste der Parameter, die im Rahmen der Genehmigung von Eisenbahnfahrzeugen zu prüfen sind.
 - Aktuelle Version: Anhang der Entscheidung 2009/965/EG mit dem im Referenzdokument-Anwendungsleitfaden v2.0-22.07. 2013 veröffentlichten Corrigendum.
 - Eine aktualisierte Liste der Parameter wurde vom Ausschuss für Eisenbahninteroperabilität und -sicherheit (RISC) auf seiner 73. Sitzung am 4.6.2015 gebilligt und soll ab 1.1.2016 in Kraft treten.
2. Zusammenstellung der verschiedenen nationalen Vorschriften für jeden betroffenen Parameter und Veröffentlichung dieser Anforderungen als nationales Referenzdokument (siehe Beschluss 2011/155/EG).
3. Vergleich und Einstufung der Gleichwertigkeit (A, B, C) der nationalen Vorschriften, die (gemäß Anhang VII Abschnitt 2 der Richtlinie 2008/57/EG) zusammen mit den von anderen MS angewendeten Vorschriften angewendet werden; dieser Schritt wird durch verschiedene Behörden der MS durchgeführt.

Verwaltung der nationalen Referenzdokumente (NRD)

Der Beschluss 2011/155/EU beschreibt die Vorgaben für die Veröffentlichung und Verwaltung der nationalen Referenzdokumente. Um den Zugriff auf die Informationen des nationalen Referenzdokuments und deren Verwaltung zu vereinfachen, hat die Agentur die Datenbank für Referenzdokumente (RDD) eingerichtet, die fortlaufend aktualisiert wird.

Sobald die Liste der Vorschriften eines Mitgliedstaats validiert und von diesem Mitgliedstaat veröffentlicht worden ist, wird der Link zu diesen Vorschriften vom PDF-Dokument auf der Website der Agentur auf die Berichtsseite der RDD-Datenbank weitergeleitet.

Pflege der NRD

Die MS/NSB überprüfen ihr nationales Referenzdokument, um Folgendes sicherzustellen:

- Kohärenz mit allen relevanten EU-Rechtsvorschriften (z. B. der TSI);
- Kohärenz mit allen nationalen Rechtsvorschriften;
- Kohärenz mit der Weiterentwicklung relevanter Standards und Normen;
- Kohärenz mit dem aktuellen Stand der Technik (z. B. Berücksichtigung annehmbarer nationaler Konformitätsnachweise).

Die MS/NSB überprüfen die Informationen in den nationalen Referenzdokumenten regelmäßig, um der Weiterentwicklung der Vorschriften insbesondere in Bezug auf technische Entwicklungen oder Weiterentwicklungen von TSI Rechnung zu tragen.

Um sicherzustellen, dass die Informationen zu Vorschriften, die bei der Genehmigung von Eisenbahnfahrzeugen und bei der Einstufung der Gleichwertigkeit angewendet werden, aktuell sind, bietet die Agentur den nationalen Sicherheitsbehörden und Mitgliedstaaten Unterstützung an. Die Unterstützung umfasst Hilfe in Bezug auf das Hochladen von den MS/NSB bereitzustellenden Informationen in die RDD und verschiedene Formen von Nutzerschulungen (z. B. Schulungssitzungen, Anleitungsvideos usw.).

Auch andere Akteure (d. h. Hersteller, EVU, IB, Verbände usw.) können die MS/NSB und/oder die Agentur auf eine notwendige Aktualisierung der RDD hinweisen (wenn etwa bekannte Vorschriften fehlen oder andere einschlägige Informationen in der RDD augenscheinlich veraltet sind). Falls solche Informationen eingehen, setzt sich die Agentur mit dem/der entsprechenden MS/NSB in Verbindung, um den gemeldeten Sachverhalt zu analysieren, und der MS/die NSB wird die Informationen in der RDD gegebenenfalls aktualisieren.

Weiterentwicklung der nationalen Referenzdokumente

Entwürfe neuer Vorschriften oder geänderte Vorschriften werden gemäß dem in Richtlinie 98/34/EG genannten Verfahren notifiziert. Im Gegensatz dazu werden die nationalen Referenzdokumente nicht gemäß dem in Richtlinie 98/34/EG genannten Verfahren notifiziert.

Die Änderung einer nationalen Vorschrift durch einen Mitgliedstaat kann bewirken, dass eine Einstufung dieser Vorschrift in Gruppe A nicht mehr gültig ist, da das Fahrzeug dann u. U. nicht mehr mit dem Netz des zweiten Mitgliedstaats kompatibel ist. Aus diesem Grund müssen Mitgliedstaaten bei der Änderung von Vorschriften große Sorgfalt walten lassen und berücksichtigen, wie sich eine Änderung auf die Einstufung von Vorschriften in anderen Mitgliedstaaten auswirken könnte. Es hat sich bewährt, solche Änderungen in der Entwurfsphase der geänderten Vorschrift in den Sitzungen der geografischen Interessengruppen (GIG) zu erörtern.

Bereinigung der nationalen technischen Vorschriften (NTV)

Die Agentur wird die MS bei der Überprüfung, ob ihre Vorschriften dem EU-Rechtsrahmen entsprechen, unterstützen, indem sie die Notifizierung der NTV an die Kommission erleichtert¹. Hierzu wird die Agentur einen Dienst mit der Bezeichnung „Bereinigung von Vorschriften“ (Cleaning-up of rules) einrichten. Der Dienst soll die Tätigkeiten wahrnehmen, die erforderlich sind, um den Vergleich und die Notifizierung nationaler technischer Vorschriften insbesondere im Lichte der Weiterentwicklung von TSI wie der Ausdehnung des Anwendungsbereichs der TSI im Januar 2015 erleichtern. Dazu gehört die Bereitstellung von Instrumenten wie:

¹ Siehe Projektplan „Strategy for the alignment of National Technical Rules to the EU legal framework“ – Bezugsnummer: ERA-REP-128

- Die Vergleichstabelle: Abgleich der harmonisierten Liste der Parameter mit den Parametern der verschiedenen TSI.
- Die RDD-Übertragungsdatei zum Hochladen der aktualisierten Informationen der nationalen Referenzdokumente in die RDD.

Für den Anwendungsbereich und Zweck des Referenzdokument-Anwendungsleitfadens ist die Bereinigung von NTV auf die im Zusammenhang mit der Fahrzeuggenehmigung angewendeten Vorschriften begrenzt.

Für die Bewertung der nationalen technischen Vorschriften gelten die in Tabelle 4 aufgeführten Bewertungskriterien. Für die Durchführung der Bewertung muss sichergestellt sein, dass alle für die Notifizierung erforderlichen Pflichtangaben angegeben werden, z. B. Nennung des offenen Punkts, des Sonderfalls oder Parameters, für den die Vorschrift gilt usw.

Tabelle 4: Bewertungskriterien für NTV (Quelle: Notif-IT)

NTV-BEWERTUNGSKRITERIEN	
1.	Fällt die nationale technische Vorschrift in den Anwendungsbereich von Artikel 17 Absatz 3 der Richtlinie 2008/57/EG?
2.	Bezieht sich die Vorschrift auf eine grundlegende Anforderung und auf einen Parameter? (Hinweis: Für die Notifizierung nicht TSI-konformer Vorschriften sollte auf das Teilsystem und den Parameter von der Liste der Parameter verwiesen sein; für die Notifizierung von Vorschriften zu einer TSI darf die Notifizierung nur auf einen offenen Punkt /Sonderfall bezogen sein, der implizit auf den Parameter und die grundlegende Anforderung verweist)
3.	Wird die NTV auf der Ebene des Mitgliedstaats erlassen?
4.	Gilt die NTV für alle EVU oder IB? (D. h. sie sollte den freien Wettbewerb nicht behindern)
5.	Betrifft die NTV ein nicht TSI-konformes Teilsystem? (Wenn die Antwort JA lautet, weiter mit Frage 8, ist die Antwort NEIN, weiter mit Frage 6)
6.	Wenn die NTV einen von einer TSI abgedeckten Anwendungsbereich betrifft – bezieht sie sich auf einen offenen Punkt/Sonderfall der betroffenen TSI?
7.	Wenn sich die NTV auf einen offenen Punkt oder Sonderfall der betreffenden TSI bezieht – legt die Vorschrift nur Anforderungen fest, die in Bezug auf den offenen Punkt oder Sonderfall der TSI zu erfüllen sind? (In diesem Fall werden nur Angaben, die die OP/SC erfüllen, akzeptiert, alle weiteren Angaben/Anforderungen werden dahingehend geprüft, ob sie die TSI unterlaufen).
8.	Ist in der NTV der in der Notifizierung ausgewählte Parameter korrekt angegeben?
9.	Ist der Wortlaut der NTV zugänglich/öffentlich verfügbar?
10.	Enthält die NTV Angaben zu ihrer Veröffentlichung bzw. zur herausgebenden Stelle? Sind die Angaben vollständig?
11.	Nur für GEÄNDERTE Vorschriften: Steht die GEÄNDERTE Vorschrift im Einklang mit der Vorschrift, die durch sie geändert wird? (Wählen Sie nur dann JA, wenn alle Details der zuvor registrierten Vorschrift eingegeben sind)



12.	Enthält die NTV Informationen zur Konformitätsbewertung und den in Bezug auf die NTV durchzuführenden Prüfverfahren? Sind die Informationen vollständig?
13.	Wurde die NTV um die Angaben zu der für die Durchführung der Konformitätsbewertung und Prüfverfahren benannten Stelle ergänzt? Sind sie vollständig?

Bei der Eingabe der Informationen zu der betroffenen NTV in die RDD können die Mitgliedstaaten über eine spezielle Funktion in der RDD die Vorschriften aus der RDD in die Notif-IT-Datenbank übertragen, um sie an die Kommission zu notifizieren.

Der letzte Schritt des Bereinigungsverfahrens beinhaltet die Validierung der Vorschrift durch die Kommission und die Veröffentlichung der Validierung in Notif-IT; daraufhin wird in der RDD der Status „approved“ (genehmigt) angezeigt. Wird die Vorschrift von der Kommission abgelehnt, verliert sie ihre Gültigkeit und der Mitgliedstaat sollte geeignete Maßnahmen ergreifen, z. B die Vorschrift zurückziehen oder anpassen.

Aktualisierung der Liste der Parameter

Der Vorschlag der Agentur zur Aktualisierung der Liste der Parameter wurde auf der 73. Sitzung des RISC am 4. Juni 2015 gebilligt. Die neue Fassung der Liste der Parameter tritt am 1.1.2016 in Kraft.

Durch diese Überarbeitung soll die Liste der Parameter leichter verständlich und anwendbar werden; sie umfasst Folgendes:

- Ergänzung/Verbesserung von Erläuterungen der Parameter,
- Streichung überholter Parameter,
- aufgrund der Aktualisierung von TSI erforderliche Erwägungen (z. B. TSI CCS),
- detailliertere Spezifikationen,
- neue Parameter (für einige Aspekte, z. B. EMV).

Die Erfahrungswerte von NSB, GIG, Antragstellern, anderen Interessengruppen und der Agentur sind in den Vorschlag mit eingeflossen.

Der neuen Liste der Parameter ist eine Referenztabelle beigefügt, ein von der Agentur herausgegebenes und verwaltetes Dokument, das die Beziehung zwischen der Liste der Parameter und den Parametern der verschiedenen technischen Spezifikationen für die Interoperabilität aufzeigt. Der Inhalt der Referenztabelle wird in die RDD aufgenommen.

Bis die neue Liste der Parameter in Kraft tritt, werden die Vorschriften und die Einstufung ihrer Gleichwertigkeit in der RDD auf der Grundlage der in Anhang III des Referenzdokument-Anwendungsleitfadens v2.0-22.07.2013 veröffentlichten Liste der Parameter verwaltet. Nach dem Inkrafttreten der überarbeiteten Liste der Parameter werden die folgenden Schritte unternommen:

- Die Agentur wird die aktualisierte Liste der Parameter in die RDD einfügen.
- Die Agentur wird die Migration der früher veröffentlichten nationalen Referenzdokumente in die aktualisierte Liste der Parameter mit den MS/NSB koordinieren und dabei wie folgt vorgehen:
 - Nach Abstimmung mit den MS/NSB wird die Agentur die Liste der bestehenden, in der RDD veröffentlichten Vorschriften den MS/NSB in der Struktur der neuen Liste der Parameter zur Überprüfung zur Verfügung stellen. Die Liste wird in einem in die RDD hochladbaren Dateiformat (MS Excel) zur Verfügung gestellt. Die Vorschriften werden den Parametern der neuen Liste soweit möglich (bei Eins-zu-eins-Beziehungen zwischen den Parametern) automatisch zugeordnet. Die MS/NSB überarbeiten die Liste in Bezug auf die Richtigkeit der Angaben und ihre Aktualität und weisen außerdem den Vorschriften, für die keine Eins-zu-ein-Beziehung zwischen der früheren und der aktualisierten Liste der Parameter angegeben werden kann, einen geeigneten Parameter zu.
 - Nach der Überarbeitung übermittelt der MS/die NSB die hochzuladende Datei an die Agentur, die sie in die RDD aufnimmt und veröffentlicht.

Änderungen von Normen, auf die in Vorschriften verwiesen wird, die für die Genehmigung von Fahrzeugen angewendet werden (z. B. europäische Normen, UIC-Merkblatt)

Da Normen von Sektororganisationen aus verschiedenen Gründen (einschließlich wirtschaftlichen Erwägungen) geändert werden können, müssen alle betroffenen Mitgliedstaaten beschließen, bei Änderung einer Norm die nationale Vorschrift an die jeweils letzte gültige Fassung der Norm anzupassen. Nationale Vorschriften sollten stets einen eindeutigen Verweis auf die gültige Fassung der einzuhaltenden Norm enthalten.

Wenn der Mitgliedstaat beabsichtigt, die in der nationalen technischen Vorschrift angegebene Norm zu ändern, ist für den Entwurf der neuen (aktualisierten) Fassung der Vorschrift das Notifizierungsverfahren gemäß Richtlinie 98/34/EG anzuwenden.

Eine Änderung der Normen, auf die in Vorschriften verwiesen wird, kann dazu führen, dass die damit zusammenhängenden Gleichwertigkeitseinstufungen (A, B, C) nicht mehr gelten. Diese Einstufungen müssen daher neu vorgenommen werden. Um die gegenseitige Anerkennung nicht zu gefährden, müssen die an der Überarbeitung von Normen beteiligten Akteure diesen Aspekt berücksichtigen, wenn sie Änderungen der Normen in Erwägung ziehen, die für die Genehmigung von Fahrzeugen verwendet werden.

Verweise auf Normen oder andere technische Unterlagen in nationalen technischen

Vorschriften:

Um dem Stand der Technik Rechnung zu tragen, aber auch um Raum für technische Entwicklungen zu lassen, verweisen nationale Vorschriften häufig auf nationale oder internationale Normen oder andere von Organisationen des Eisenbahnsektors erstellte technische Unterlagen wie europäische Normen, UIC-Merkblätter usw.

Die Fassung der Norm oder der technischen Unterlage sollte angegeben sein und die angegebene Fassung sollte vom Antragsteller angewendet werden. Wird eine Norm oder eine technische Unterlage ohne Nennung der anwendbaren Fassung angegeben, sollte der Antragsteller die letzte gültige Fassung der Norm bzw. der technischen Unterlage anwenden.

Die Fassung der Normen, die während der Projektdauer zu verwenden sind, sollten in der Baseline der Vorbereitungsarbeiten angegeben werden.

6.3 DER NATIONALEN RECHTSRAHMEN

Einrichtung eines zentralen europäischen Verfahrens

Zur Einrichtung eines harmonisierten Rechtsrahmens müssen die Mitgliedstaaten ihre nationalen Rechtsrahmen für die Genehmigung von Fahrzeugen mit Unterstützung der Agentur anpassen, um sie mit dem EU-Rechtsrahmen (dem allgemeinen Rechtsrahmen) in Einklang zu bringen.

Die Agentur wird die Mitgliedstaaten hierbei unterstützen, ein entsprechendes Verfahren wird derzeit entwickelt.

Allgemeiner Rechtsrahmen

Der allgemeine Rechtsrahmen besteht aus generischen Flussdiagrammen und Hintergrundinformationen. Der allgemeine Rechtsrahmen wird verwendet, um

- den NRR jedes MS zu erfassen und
- den Antragstellern den Zugang zum NRR zu erleichtern.

Hintergrundinformationen werden nicht als generisches Flussdiagramm, sondern in anderer Form dargestellt.

Die generischen Flussdiagramme und die Hintergrundinformationen, die in den Anhängen I und II zusammengefasst sind, decken alle Genehmigungsfälle ab, und jede Aktivität/jedes Ergebnis kann entwickelt werden, um die erforderlichen Informationen zu ermitteln:

- Verweise/Hyperlinks auf die Vorschriften (Rechtstexte oder Leitfäden) und
- Merkmale der Aktivität/des Ergebnisses, z. B. Format (elektronisch, Papierform).

Außerdem enthalten die generischen Flussdiagramme

- Verweise auf EU-Rechtsvorschriften und
- die beteiligten Funktionsträger.

Jeder Mitgliedstaat wird seinen jeweiligen NRR mit Hilfe des allgemeinen Rechtsrahmens beschreiben und dabei entweder Teile kennzeichnen, die er nicht verwendet, oder andere Teile wenn nötig mit Kommentaren und Informationen versehen.

Hinweis zum Lesen der Flussdiagramme

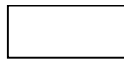
Flussdiagramme

Standard-Flussdiagramm, das das Genehmigungsverfahren mit Hilfe von 6 Symbolen der vereinheitlichten Modellierungssprache (Unified Modelling Language, UML) beschreibt:

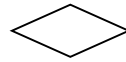
Teil 1 des Referenzdokuments – Anwendungsleitfaden



Start/Ende



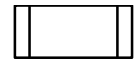
Aktivität



Entscheidung
mit mehreren
Antworten



Ergebnis



Teilstufe



Gabelung/Zusammenführung



Zwischenstart/-
ende

Grundsätze

- Die Symbole sind durch Richtungspfeile miteinander verbunden.
- Das Zusammenführungssymbol gibt an, ob parallele Pfeile „und“ oder „oder“ bedeuten.
- Das Gabelungssymbol bedeutet immer „und“.
- Das Flussdiagramm beginnt und endet mit dem gleichen Symbol.
- Zur besseren Lesbarkeit werden logische Schleifen (die eine Aktivität oder eine Folge von Aktivitäten ausführen, bis die Bedingung erfüllt ist) in den Flussdiagrammen nicht dargestellt.
- Eine Aktivität ist eine Aktion, die ein Verb erfordert, z. B. anfordern, vorlegen, ändern.
- Eine Entscheidung ist oftmals die Antwort auf eine Frage. Die Antwort ist oft binär „Ja“ oder „Nein“, kann jedoch auch mehrere Alternativen umfassen.
- Ein Ergebnis ist das Produkt einer Aktion und besteht oftmals aus einem Dokument in Papier- oder elektronischer Form.
- Ergebnisse werden beim Empfänger dargestellt.
- Die im Flussdiagramm dargestellte Funktion gilt als die für die Aktivität zuständige Funktion. Andere Akteure können unterstützende Tätigkeiten ausführen, werden jedoch nicht im Flussdiagramm genannt.
- Wenn in den Rechtsvorschriften ein Anfangsdatum angegeben ist, wird dies bei der Aktivität/bei der Entscheidung/beim Ergebnis durch (*) gekennzeichnet.
- Die Aktivitäten/Entscheidungen/Ergebnisse sind nach folgendem Muster farbcodiert:
 - Grün = Empfohlene Praxis
 - Violett = Gemäß EU-Rechtsvorschriften obligatorisch
 - Braun = Gemäß nationalen Rechtsvorschriften obligatorisch
- Verweise auf die Rechtsvorschriften sind nach folgendem Muster farbcodiert:
 - Gelb = EU
 - Grau = National
- Hinweise zu:
 - einer obligatorischen Aktivität gemäß EU-Rechtsvorschriften, die von einem Mitgliedstaat nicht in nationales Recht umgesetzt worden sind bzw. nicht angewendet werden
 - oder zu einer anderen Aktivität (empfohlene Praxis, die durch nationale Rechtsvorschriften vorgeschrieben wird) als Zusatzinformation, stehen in einem Textfeld mit weißem Hintergrund und gestricheltem Rahmen
- Die folgenden EU-Abkürzungen werden verwendet:
 - ID – Interoperabilitätsrichtlinie 2008/57/EG
 - R – Empfehlung 2014/897/EU
 - CSM – GSM-Verordnung 402/2013

Angaben zum nationalen Rechtsrahmen, die zusätzlich zu den Flussdiagrammen eingereicht werden müssen

Zur Vervollständigung müssen zusätzlich zu den Flussdiagrammen einige Angaben zu den NRR eingereicht werden.

Im Allgemeinen sind zu den Vorschriften und Unterlagen noch ergänzende Informationen erforderlich. Diese sind in den nachstehenden Abschnitten beschrieben, und die Aktivitäten, Entscheidungen oder Ergebnisse, die zusätzliche Angaben erfordern, sind in den Flussdiagrammen dick umrandet.

Möglicherweise sind noch weitere Zusatzangaben erforderlich, die nicht mit den Vorschriften oder Unterlagen in Zusammenhang stehen.

Bei den Vorschriften ist anzugeben:

- genaue Verweise auf die Vorschrift(en), in der/denen die Anforderungen niedergelegt sind;
- Sprachfassungen, in denen die Vorschriften verfügbar sind.

Hintergrundinformationen

Es ist gängige Praxis, dass den Akteuren Hintergrundinformationen zur Verfügung gestellt werden.

Die meisten dieser Informationen sind unverzichtbar für das Verständnis der Durchführungsmaßnahmen, mit denen die MS die Interoperabilitätsrichtlinie gemäß der Empfehlung 2014/897/EU umsetzen.

Die Bereitstellung von Hintergrundinformationen bildet daher die Voraussetzung dafür, dass das Verfahren für alle Beteiligten transparent ist.

Bestandteil der Hintergrundinformationen sind Angaben zu

- den Verfahren und Leitlinien für Genehmigungen;
- den Funktionen und Zuständigkeiten der maßgeblichen Akteure;
- Gebühren;
- Kontaktstellen und
- den nationalen Rechtsrahmen.

Veröffentlichung und Verwaltung der nationalen Rechtsrahmen

Verwaltung des allgemeinen Rechtsrahmens

1. Planung

Nach der Aktualisierung von EU-Rechtsvorschriften und/oder einer Empfehlung der EU und/oder der Agentur zur Verbesserung der Fahrzeuggenehmigung oder ausgehend von Erfahrungswerten überprüft die Agentur den allgemeinen Rechtsrahmen einmal pro Jahr und legt der Arbeitsgruppe zur gegenseitigen Anerkennung die Vorschläge vor, die sie als notwendig erachtet.

2. **Aktualisierung**

Die Agentur ist für die Aktualisierung des allgemeinen Rechtsrahmens verantwortlich. Bei jeder Aktualisierung berücksichtigt die Agentur die Vorschläge und Anregungen der Interessengruppen.

3. **Organisation und Koordination der Tätigkeiten**

Die Agentur sammelt Beiträge zur Verbesserung des allgemeinen Rechtsrahmens. Beiträge von Interessengruppen können entweder über Sektororganisationen, MS und NSA oder durch einzelne Nutzer eingehen. Dies erfolgt per E-Mail an RDD@era.europa.eu. Der Vorschlag der Agentur zur Aktualisierung des allgemeinen Rechtsrahmens wird mindestens 1 Monat vor der Übermittlung an die Arbeitsgruppe zur gegenseitigen Anerkennung auf dieser Website veröffentlicht.

4. **Entscheidungsfindung**

Die Arbeitsgruppe zur gegenseitigen Anerkennung ist zuständig für:

- a. die Validierung des Vorschlags der Agentur und
- b. die Genehmigung der Veröffentlichung des allgemeinen Rechtsrahmens.

Verwaltung des nationalen Rechtsrahmens

Sobald der nationale Rechtsrahmen eines MS validiert und von diesem MS in der RDD veröffentlicht wurde, ist der Zugriff auf den nationalen Rechtsrahmen als PDF-Datei auf der Website der Agentur nicht mehr möglich.

1. **Planung**

Der MS/die NSB überprüft den nationalen Rechtsrahmen nach:

- a. einer Aktualisierung von EU-Rechtsvorschriften und/oder einer Empfehlung der EU und/oder der Agentur zur Verbesserung der Fahrzeuggenehmigung oder
- b. einer Aktualisierung nationaler Rechtsvorschriften.

2. **Aktualisierung**

Der in den Hintergrundinformationen angegebene erste Ansprechpartner gewährleistet, dass die Aktualisierung des nationalen Rechtsrahmens stattfindet.

3. **Organisation und Koordination der Tätigkeiten**

Wenn eine Aktualisierung des allgemeinen Rechtsrahmens veröffentlicht wird, benachrichtigt die Agentur alle Ansprechpartner, die in der RDD als für den nationalen Rechtsrahmen zuständig hinterlegt sind, über die E-Mail-Adresse RDD@era.europa.eu. Der aktualisierte nationale Rechtsrahmen wird innerhalb von 1 Monat nach der Benachrichtigung durch die Agentur veröffentlicht.

Wenn eine neue nationale Vorschrift in Bezug auf die Fahrzeuggenehmigung in Notif-IT notifiziert wird, sollte der aktualisierte nationale Rechtsrahmen innerhalb von 1 Monat nach der Notifizierung aktualisiert werden.

4. **Entscheidungsfindung**

Der in den Hintergrundinformationen angegebene erste Ansprechpartner ist zuständig für:

- a. die Validierung des aktualisierten nationalen Rechtsrahmens und
- b. die Genehmigung von dessen Veröffentlichung.



ANHANG I – FORMULAR FÜR HINTERGRUNDINFORMATIONEN

1. Allgemeine Angaben

Ansprechpartner für den nationalen Rechtsrahmen		
Berichtsland	Organisation	Telefonnummer (dienstlich)
Name des Ansprechpartners	E-Mail	Telefonnummer (mobil)

	Liegt vor (Ja/Nein)	Einstufung: (allgemein, spezifisch, detailliert)	Genauere Verweise auf die Vorschrift(en)	Sprachfassungen, in denen die Vorschriften verfügbar sind	MS
Interoperabilitätsrichtlinie umgesetzt?		k. A.			k. A.
Nationale Leitlinien		k. A.			
Zusätzliche Genehmigung erforderlich		k. A.			
Definitionen:	Fahrzeugtyp				
	Gültigkeitsdauer eines Typs		k. A.		
	Umrüstung				
Erneuerung					
Regelungen für Streckenversuche – administrative, technische und funktionale Anforderungen angeben					
Abstimmung mit anderen MS	Verfahren für die gleichzeitige Antragstellung				



2. Funktionen und Zuständigkeiten

Folgende Funktionsträger/Akteure können am Genehmigungsverfahren für die Inbetriebnahme von Fahrzeugen beteiligt sein: Antragsteller, EVU, IB, Halter, BS, BBS, NSB, MS, Bewertungsstelle (GSM) und andere (Labore usw.).

Manche Akteure können mehrere Funktionen übernehmen. Beispielsweise kann ein Antragsteller zugleich ein EVU oder eine BS zugleich eine BBS sein. Die nachstehende Tabelle dient dazu, die Anforderungen, sofern gegeben, an die vorstehend genannten Funktionsträger zu verdeutlichen.

Die Tabelle ist mit folgenden Angaben zu versehen:

- den genauen Verweisen auf die Vorschriften für die jeweilige Funktion und Angaben zu den Sprachfassungen, in denen die Vorschriften verfügbar sind;
- einer Liste der Kriterien, die über die Eignung für diese Funktion entscheiden, und
- einer Liste aller Akteure, die für die Funktion in Frage kommen.

Anforderung an den Funktionsträger	Antragsteller	IB	BS	BBS	NSB	MS	Beschwerdestelle	Bewertungsstelle (GSM)	Zuständige Stelle	Sonstige (*)
Genauer Verweis auf die Vorschrift(en)										
Sprachfassungen, in denen die Vorschriften verfügbar sind										
Liste der Akzeptanzkriterien	- -									
Liste der für die Tätigkeit zugelassenen Akteure		k. A.	k. A.							

(*) Bitte beschreiben Sie die Funktionen und die Rechtsgrundlage für die Beteiligung aller „sonstigen“ Akteure, die in der Interoperabilitäts- und der Sicherheitsrichtlinie nicht erwähnt werden.



3. Zeitrahmen

Vorliegen eines nationalen Zeitrahmens		Zeitrahmen angeben	Genauere Verweise auf die Vorschrift(en)	Sprachfassungen, in denen die Vorschriften verfügbar sind
Bei neuen Genehmigungen nach einer Umrüstung/Erneuerung: für die Entscheidung der MS/NSB nach Artikel 20 Absatz 1 der Interoperabilitätsrichtlinie				
In Fällen, in denen die Genehmigung gemäß Artikel 21 Absatz 7 der Interoperabilitätsrichtlinie abgelehnt wurde	Anträge des Antragstellers an die NSB auf Überprüfung der Ablehnung			
	Aufrechterhaltung der Ablehnung durch die NSB			
	Anträge des Antragstellers an die Beschwerdestelle auf Überprüfung der Ablehnung – mögliche Stellungnahme der Agentur, sofern von der Beschwerdestelle angefordert			
Bei Anträgen auf zusätzliche Genehmigungen für TSI-konforme Fahrzeuge	Die Entscheidung der NSB ist so rasch wie möglich zu treffen, jedoch nicht später als gemäß Artikel 23 Absatz 7 der Interoperabilitätsrichtlinie vorgesehen:			
	a) nach Übermittlung des Genehmigungsdossiers			
	b) gegebenenfalls nach Vorlage etwaiger zusätzlicher Informationen, die die nationale Sicherheitsbehörde verlangt hat			
Bei Anträgen auf zusätzliche Genehmigungen für nicht TSI-konforme Fahrzeuge	Die Entscheidung der NSB ist so rasch wie möglich zu treffen, jedoch nicht später als gemäß Artikel 25 Absatz 5 der Interoperabilitätsrichtlinie vorgesehen:			
	a) nach Übermittlung des Genehmigungsdossiers			
	b) gegebenenfalls nach Vorlage etwaiger zusätzlicher Informationen, die die nationale Sicherheitsbehörde verlangt hat			
Bei allen Anträgen auf zusätzliche Genehmigungen: TSI-konforme und nicht TSI-konforme Fahrzeuge	c) gegebenenfalls nach Vorlage der Ergebnisse etwaiger Prüffahrten, die die nationale Sicherheitsbehörde verlangt hat			
	für Prüffahrten/Kontrollen (einschließlich der Netzkompatibilität) mit den benannten Akteuren, insbesondere den IB, die nicht später stattfinden dürfen als in Artikel 23 Absatz 6 und Artikel 25 Absatz 4 der Interoperabilitätsrichtlinie vorgesehen			



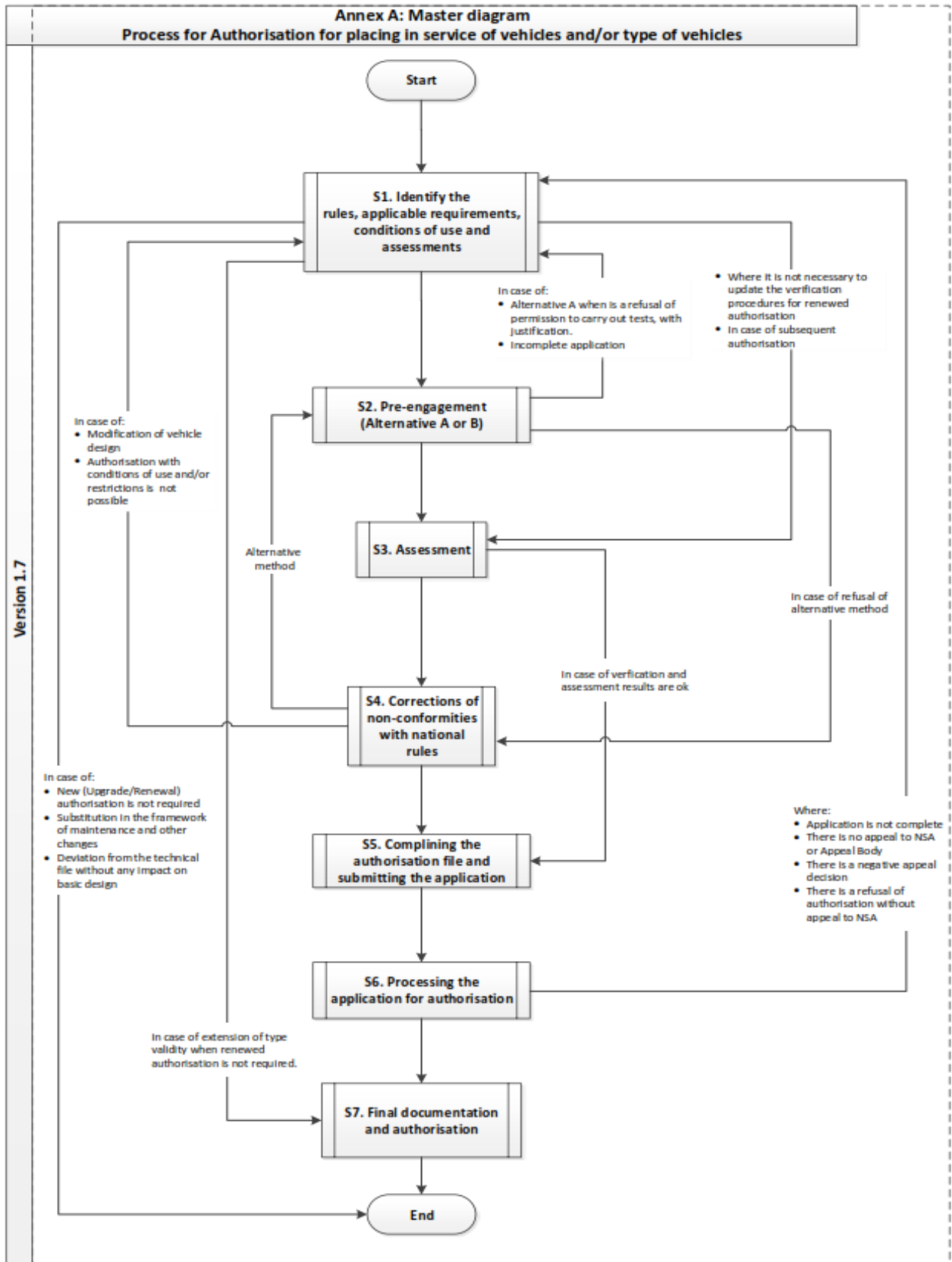
	wenn die Inbetriebnahme gemäß Artikel 21 Absatz 8 der Interoperabilitätsrichtlinie als genehmigt gilt			
--	---	--	--	--

ANHANG II – STUFEN DES GENEHMIGUNGSVERFAHRENS

Das Verfahren besteht aus Hintergrundinformationen und acht Stufen. Die Hintergrundinformationen sind die Voraussetzung für die Beschreibung des Verfahrens.

Stufen des Verfahrens:

- Stufe 1 – Ermittlung der Vorschriften, geltenden Anforderungen, Einsatzbedingungen und Bewertungen;
 - Stufe 1 – Teilstufe 1: Entscheidung über Genehmigungsfall;
 - Stufe 1 – Teilstufe 2: Abweichung von der (den) TSI;
- Stufe 2 - Vorbereitungsarbeiten - Alternative A (wenn das Verfahren für die Durchführung von Tests vorsieht, dass eine zuständige Stelle einzubeziehen ist, die die Genehmigung für die Durchführung der Tests erteilt):
 - Vorbereitungsarbeiten - Alternative B (wenn das Verfahren für die Durchführung von Tests nicht vorsieht, dass eine zuständige Stelle einzubeziehen ist):
 - Teilstufe 1: Vorschlag für eine alternative Methode zur Einhaltung grundlegender Anforderungen bewerten;
 - Teilstufe 2: Genehmigung für die Durchführung von Streckenversuchen;
- Stufe 3 – Bewertung;
- Stufe 4 – Korrektur der Nichteinhaltung nationaler Vorschriften;
- Stufe 5 – Erstellung des Genehmigungs dossiers und Einreichung des Antrags;
- Stufe 6 – Bearbeitung des Genehmigungsantrags:
 - Teilstufe 1: Beschwerde;
- Stufe 7 – Endgültige Dokumentation und Erteilung der Genehmigung;
- Stufe 8 – Eintragung der Fahrzeuggenehmigung im Einstellungsregister (NVR).



Stufe 1. Ermittlung der Vorschriften, geltenden Anforderungen, Einsatzbedingungen und Bewertungen

Entscheidung über den anzuwendenden Genehmigungsfall

Der erste Schritt bei Stufe 1 besteht für den Antragsteller darin, zu entscheiden, welcher Genehmigungsfall anzuwenden ist; ausgenommen sind neue Genehmigungen, bei denen die Entscheidung beim MS liegt. Im Fall einer Erneuerung oder Umrüstung muss der Antragsteller den MS informieren und anfragen, ob eine neue Genehmigung erforderlich ist. Die Grundlage hierfür bilden die Hintergrundinformation in der Dokumentation zum NRR.

Hinweis: Eine Änderung kann eine Softwareänderung einschließen.

Angaben zum NRR, die zusätzlich zu den Flussdiagrammen eingereicht werden müssen

Anzugeben sind die:

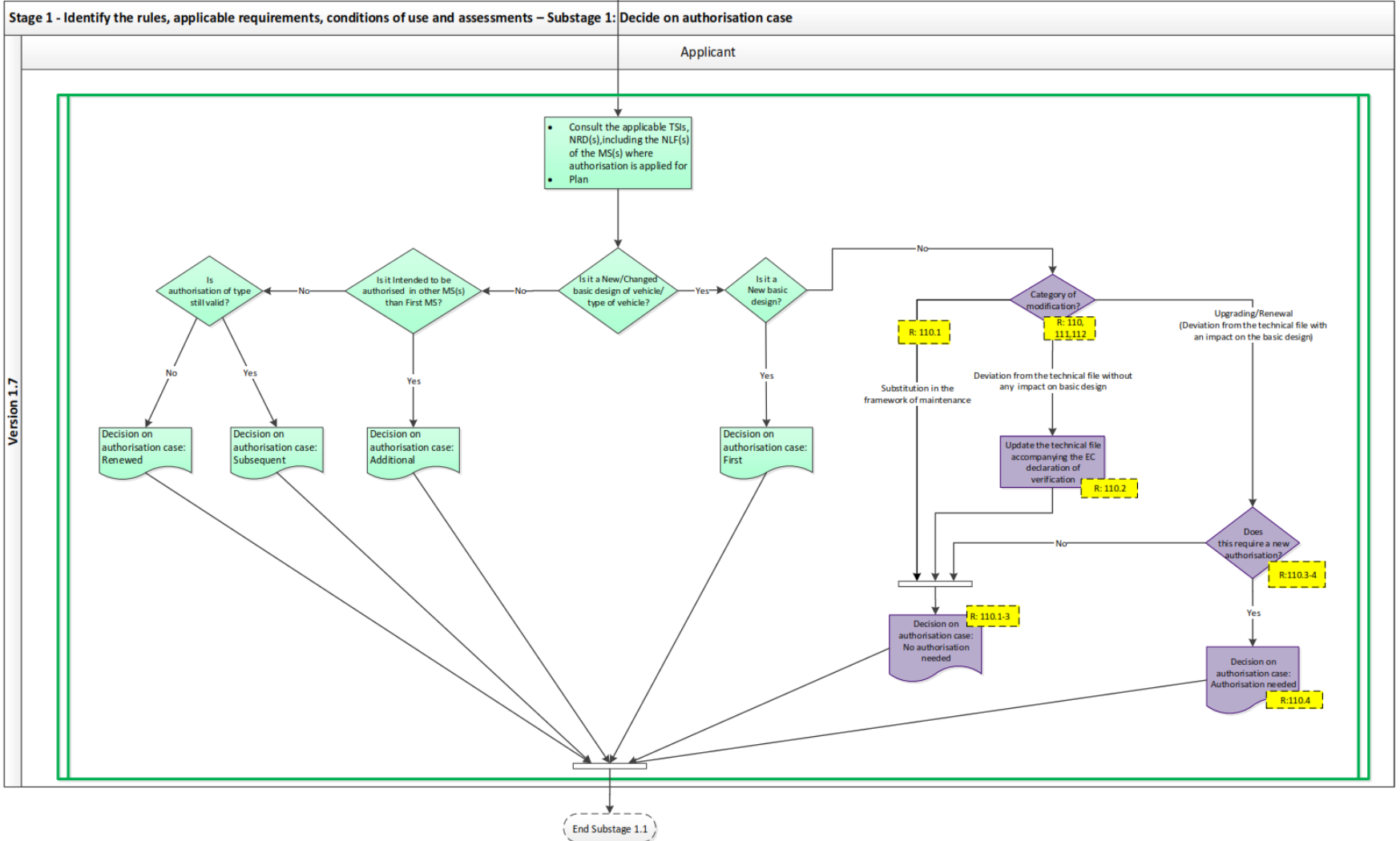
- Anforderungen in Bezug auf den Inhalt des Projektdossiers im Fall einer Umrüstung oder Erneuerung;
- Anforderungen in Bezug auf den Inhalt des Dossiers der früheren Genehmigung(en);
- Anforderungen in Bezug auf den Inhalt der Aufzeichnungen über Instandhaltung, Betrieb und technische Änderungen;
- Anforderungen in Bezug auf den Inhalt des Projektdossiers im Fall einer erneuten Genehmigung;
- Kriterien für eine neue Genehmigung.



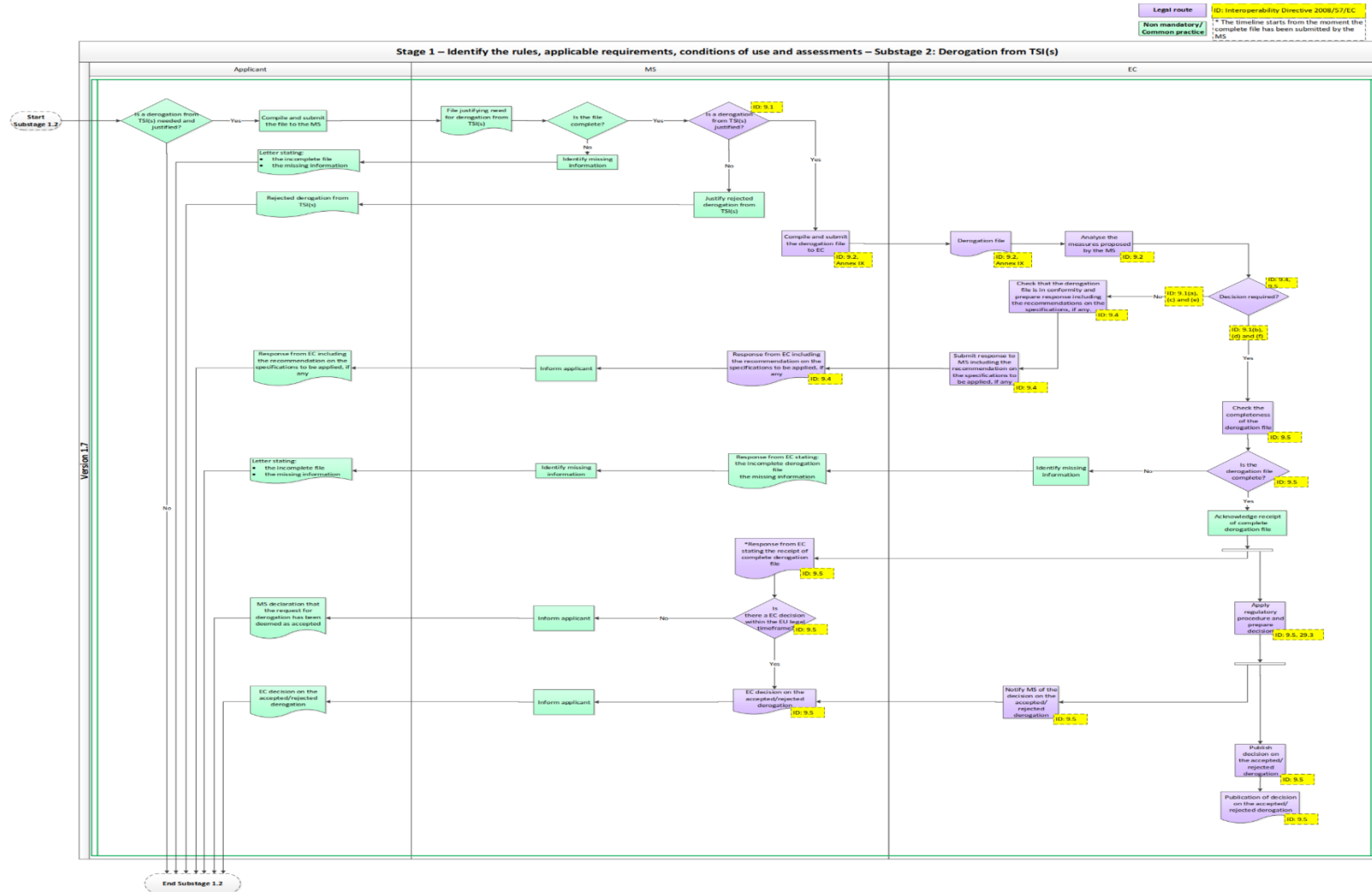
Non mandatory/
Common practice

R: Recommendation
2014/897/EU

Legal route



Teil 1 des Referenzdokuments – Anwendungsleitfaden



Stufe 2. Vorbereitungsarbeiten (Alternative A/Alternative B)

Vorbereitungsarbeiten wurden eingeschlossen, da sie gängige (bewährte) Praxis sind.

Beschreibung des Verfahrens:

Das Verfahren ist im Flussdiagramm beschrieben. Zusätzliche Erläuterungen sind dem folgenden Abschnitt zu entnehmen.

In Bezug auf nationale Vorschriften werden die Bewertungen, die damit verbundenen Prüfverfahren und die erforderlichen Nachweise für alle MS in Teil 2 des Referenzdokuments erfasst.

Die Beteiligung der Funktionsträger an den Vorbereitungsarbeiten erstreckt sich auf:

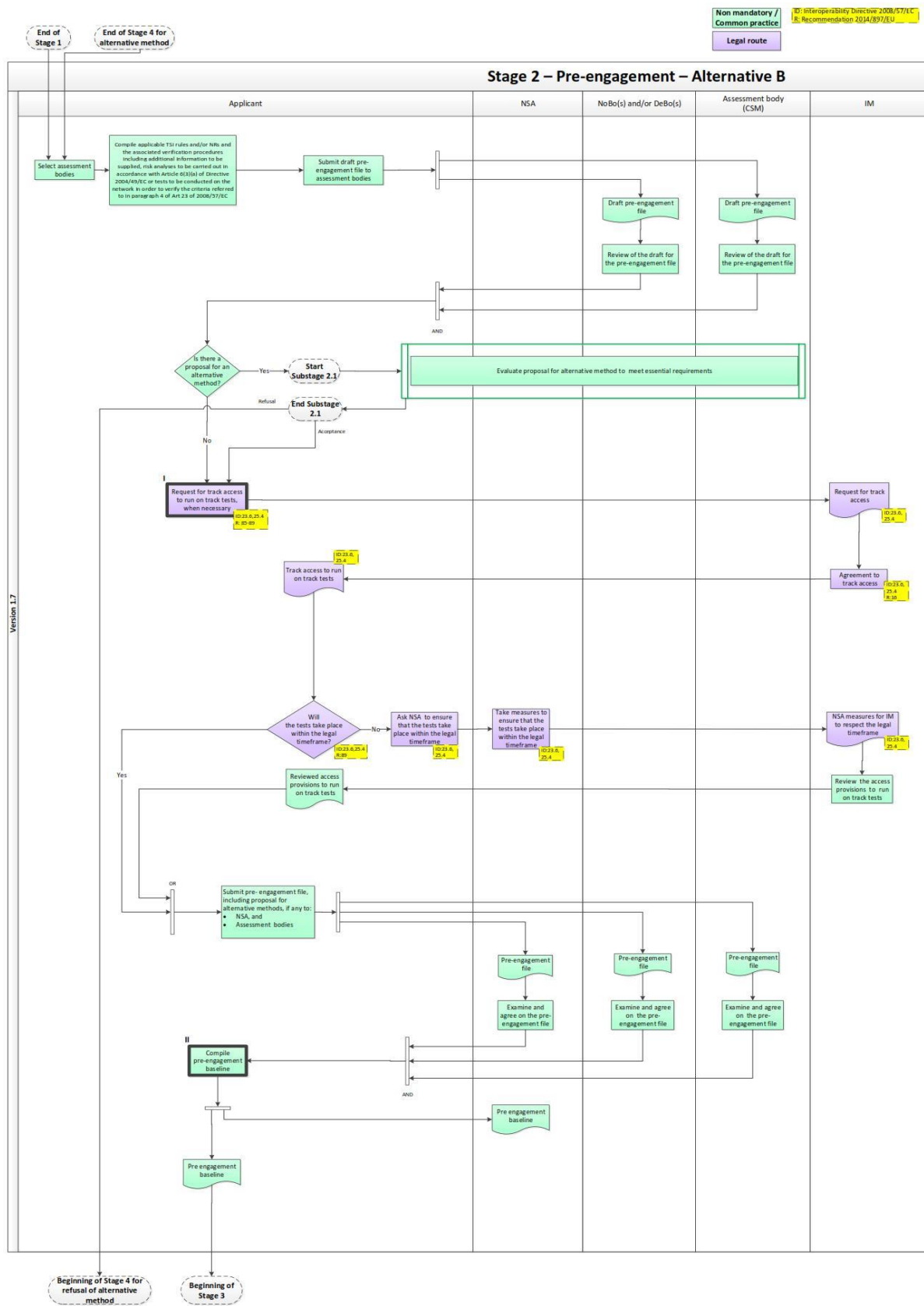
- Antragsteller – alle Belange der Vorbereitungsarbeiten;
- NSB – anzuwendende Vorschriften, einschließlich spezifische nationale Regelungen für Streckenversuche;
- Bewertungsstellen – mit dem Antragsteller zu treffende Regelungen;
- Infrastrukturbetreiber in Bezug auf den Streckenzugang für die Durchführung von Versuchen;
- vom Mitgliedstaat für Alternative A geforderte zuständige Stelle.

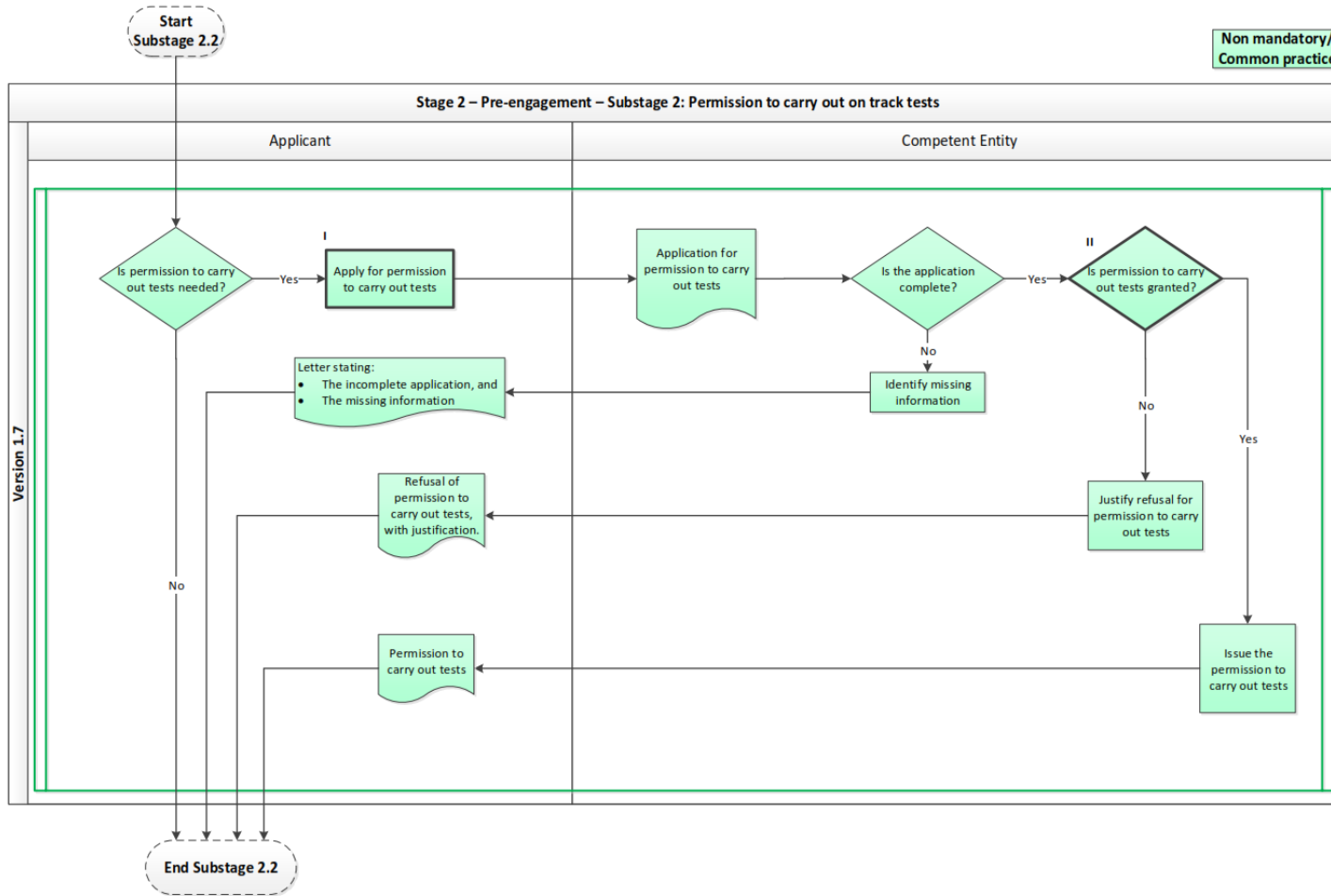
Das Ergebnis dieser Stufe ist die zwischen den Beteiligten vereinbarte Baseline der Vorbereitungsarbeiten.

Angaben zum NRR, die zusätzlich zu den Flussdiagrammen eingereicht werden müssen

Anzugeben sind:

- das Verfahren zur Festlegung der Bedingungen für die Durchführung von Streckenversuchen;
- das Verfahren für die Festlegung der Baseline der Vorbereitungsarbeiten;
- die Anforderungen und Inhalte für den Antrag auf Genehmigung für die Durchführung von Versuchen;
- die Entscheidungskriterien für die Erteilung der Genehmigung zur Durchführung von Versuchen.







Stufe 3. Bewertung

Die Bewertung ist eine Stufe des in der Interoperabilitätsrichtlinie erwähnten Verfahrens für die Inbetriebnahme von Fahrzeugen.

Beschreibung des Verfahrens

Alle für die Genehmigung eines Fahrzeugtyps oder Fahrzeugs erforderlichen Bewertungen erfolgen auf dieser Stufe; nicht auf dieser Stufe finden jedoch die eingehenden Bewertungen (Teilsysteme, Teile von Teilsystemen, Prüfungsphasen, Interoperabilitätskomponenten) statt.

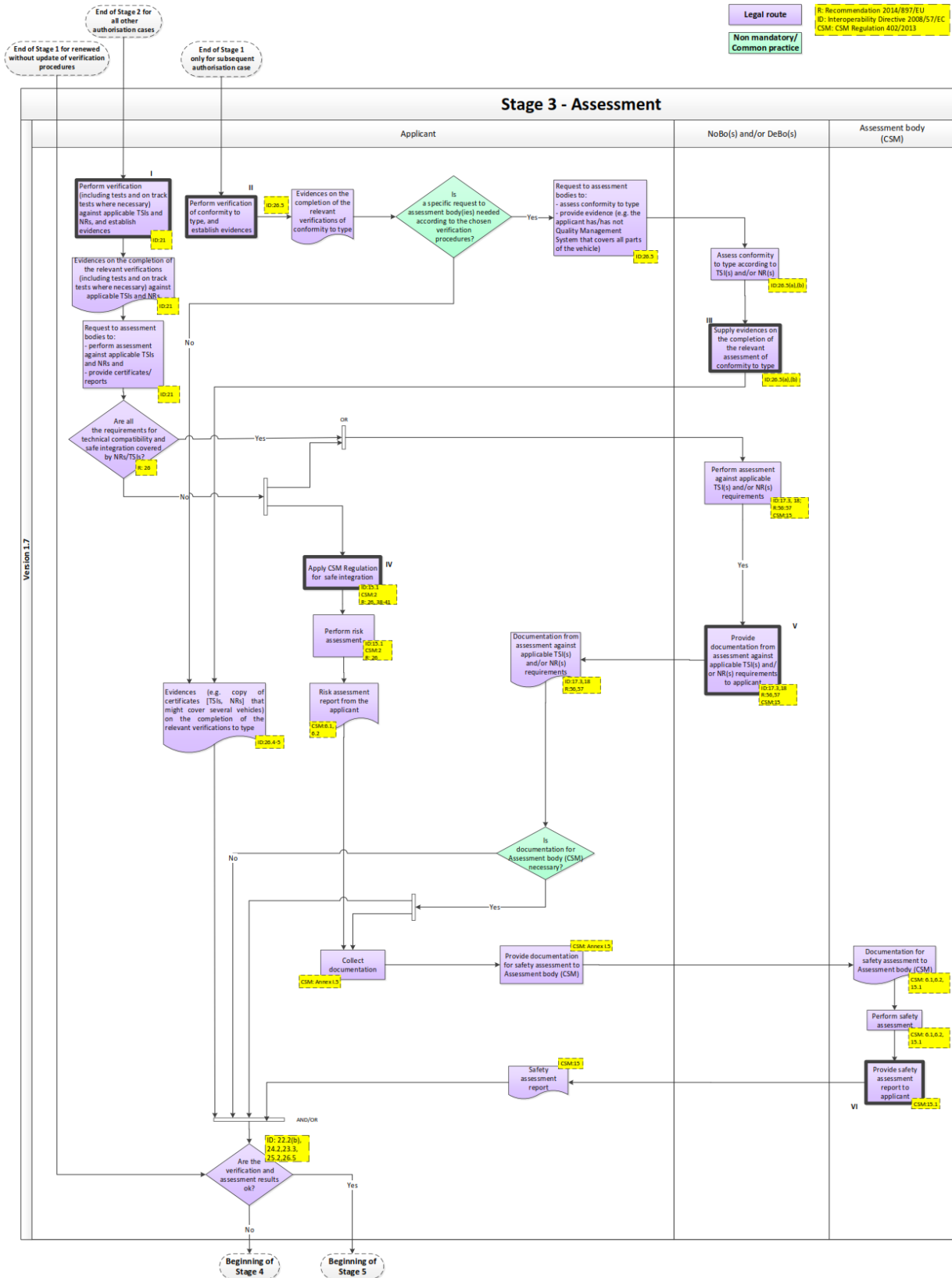
Jede Bewertungsstelle ist für die Erstellung der Unterlagen im Zusammenhang mit den vorgenommenen Bewertungen verantwortlich.

Der Antragsteller führt die Prüfungen durch und erstellt die Nachweise.

Angaben zum NRR, die zusätzlich zu den Flussdiagrammen eingereicht werden müssen

Anzugeben sind die:

- Anforderungen für die Risikobewertung;
- Anforderungen an die Nachweise;
- inhaltlichen Anforderungen an den Sicherheitsbewertungsbericht.





Stufe 4. Korrektur der Nichteinhaltung nationaler Vorschriften

Es wird davon ausgegangen, dass die Vorschriften in vollem Umfang eingehalten werden, es sei denn, es wird eine Ausnahmeregelung in Bezug auf die TSI und/oder nationale(n) Vorschrift(en) bewilligt; deshalb beschränken sich die Möglichkeiten des Antragstellers auf die Änderung der Konstruktion oder der Einsatzbedingungen.

Beschreibung des Verfahrens

Abhilfemaßnahmen können so oft durchgeführt werden, bis die Konformität hergestellt ist.

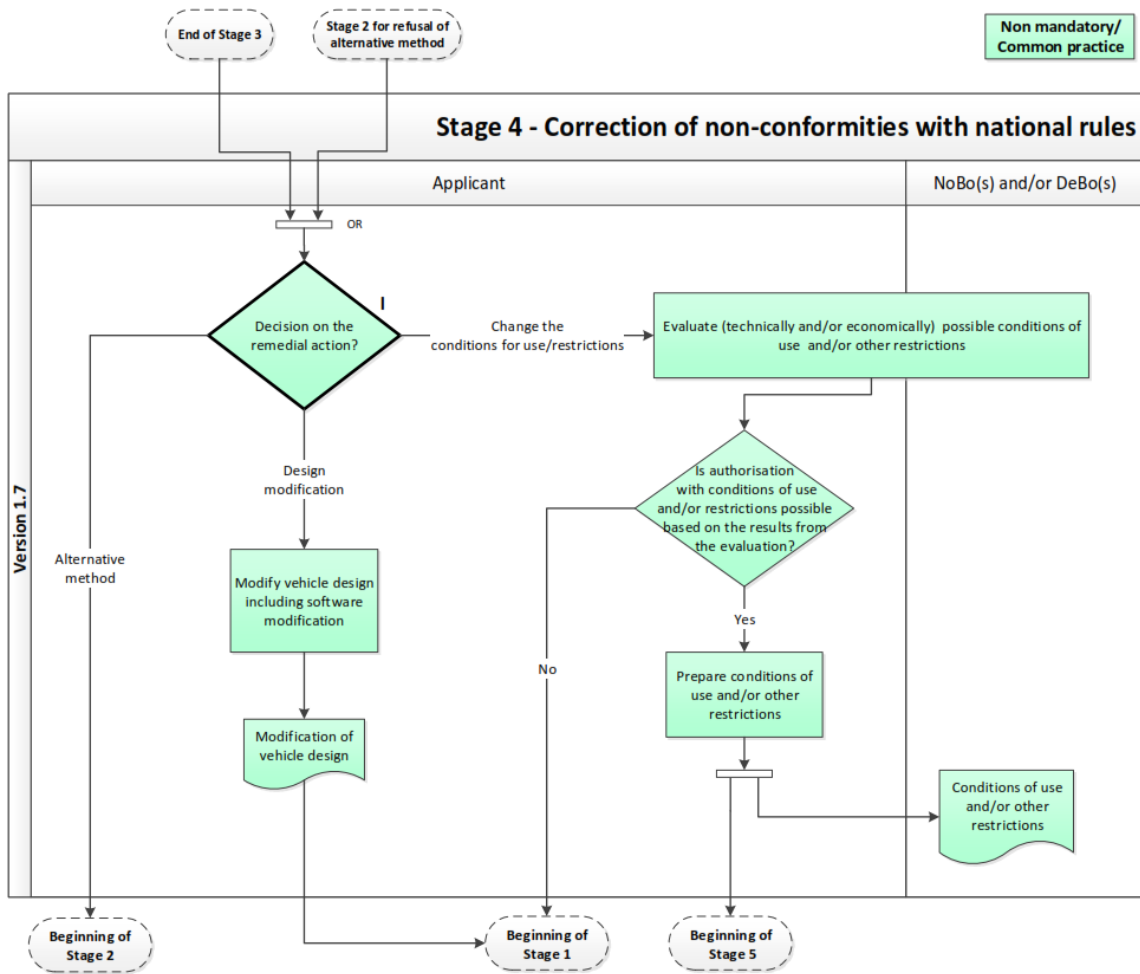
Vorschläge für einsatzspezifische Auflagen und/oder andere Einschränkungen sollten auf den gemäß Stufe 3 erforderlichen Bewertungen basieren. Einschränkungen sind möglichst zu vermeiden.

Hinweis: Eine IBG wird erteilt, bevor das Fahrzeug tatsächlich in Betrieb genommen wird. Der Einsatz eines Fahrzeugs und sein sicherer Betrieb (einschließlich Verkehrsbetrieb und Instandhaltung) wird durch die Sicherheitsmanagementsysteme der Eisenbahnunternehmen abgedeckt. Die NSB prüft in Bezug auf Betrieb und Instandhaltung für eine IBG nur die nominale Betriebsbereitschaft des Fahrzeugs.

Angaben zum NRR, die zusätzlich zu den Flussdiagrammen eingereicht werden müssen

Anzugeben sind:

- mögliche Abhilfemaßnahmen: Alternativmethode, Änderung der Konstruktion, Änderung der Einsatzbedingungen/Einschränkungen;
- die Kriterien für die Entscheidung über die Abhilfemaßnahmen.



Stufe 5. Erstellung des Genehmigungsdossiers und Einreichung des Antrags

Beschreibung des Verfahrens

Die Erstellung des Genehmigungsdossiers umfasst alle Tätigkeiten in Bezug auf die Zusammenstellung der Begleitunterlagen, die zusammen mit dem Antrag vorgelegt werden müssen.

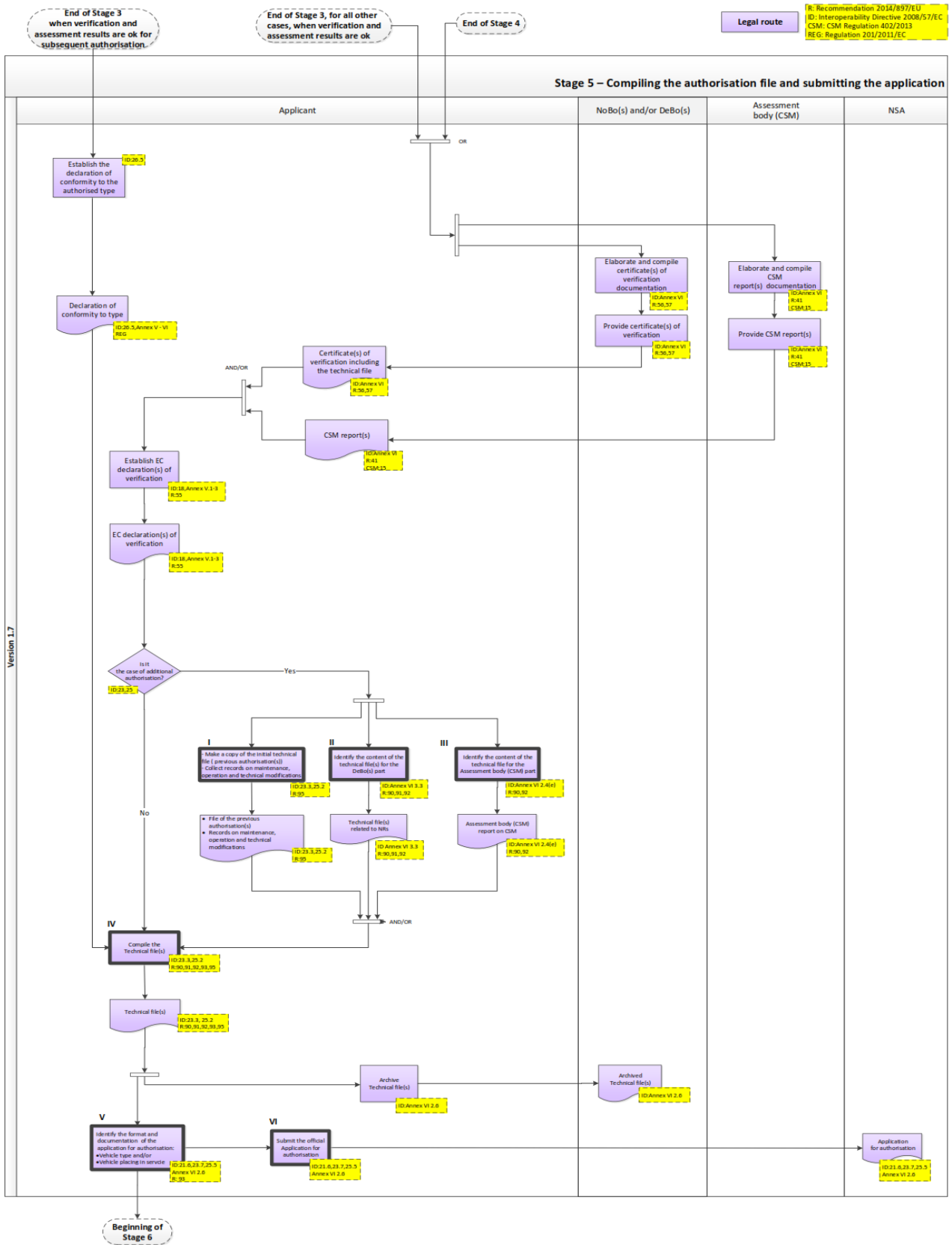
Der offizielle Genehmigungsantrag wird übermittelt, wenn das Genehmigungsdossier im Sinne des vereinbarten Anwendungsbereichs vollständig ist.

Die Bescheinigungen sollten gegebenenfalls die einsatzspezifischen Auflagen und/oder Einschränkungen gemäß Interoperabilitätsrichtlinie enthalten.

Angaben zum NRR, die zusätzlich zu den Flussdiagrammen eingereicht werden müssen

Anzugeben ist:

- welche Anforderungen in Bezug auf den Inhalt des Genehmigungsdossiers (einschließlich der technischen Dossiers) bestehen;
- ob es eine klare Checkliste gibt, die bei der Erstellung des Genehmigungsdossiers zu befolgen ist;
- die akzeptierte Dokumentation für eine Genehmigung, die vor der Umsetzung der Interoperabilitätsrichtlinie erteilt wurde;
- welche Anforderungen und inhaltlichen Vorgaben in Bezug auf den offiziellen Antrag bestehen;
- der Zeitrahmen für die Einreichung des offiziellen Antrags aus der Baseline der Vorbereitungsarbeiten, sofern vorhanden.





Stufe 6. Bearbeitung des Genehmigungsantrags

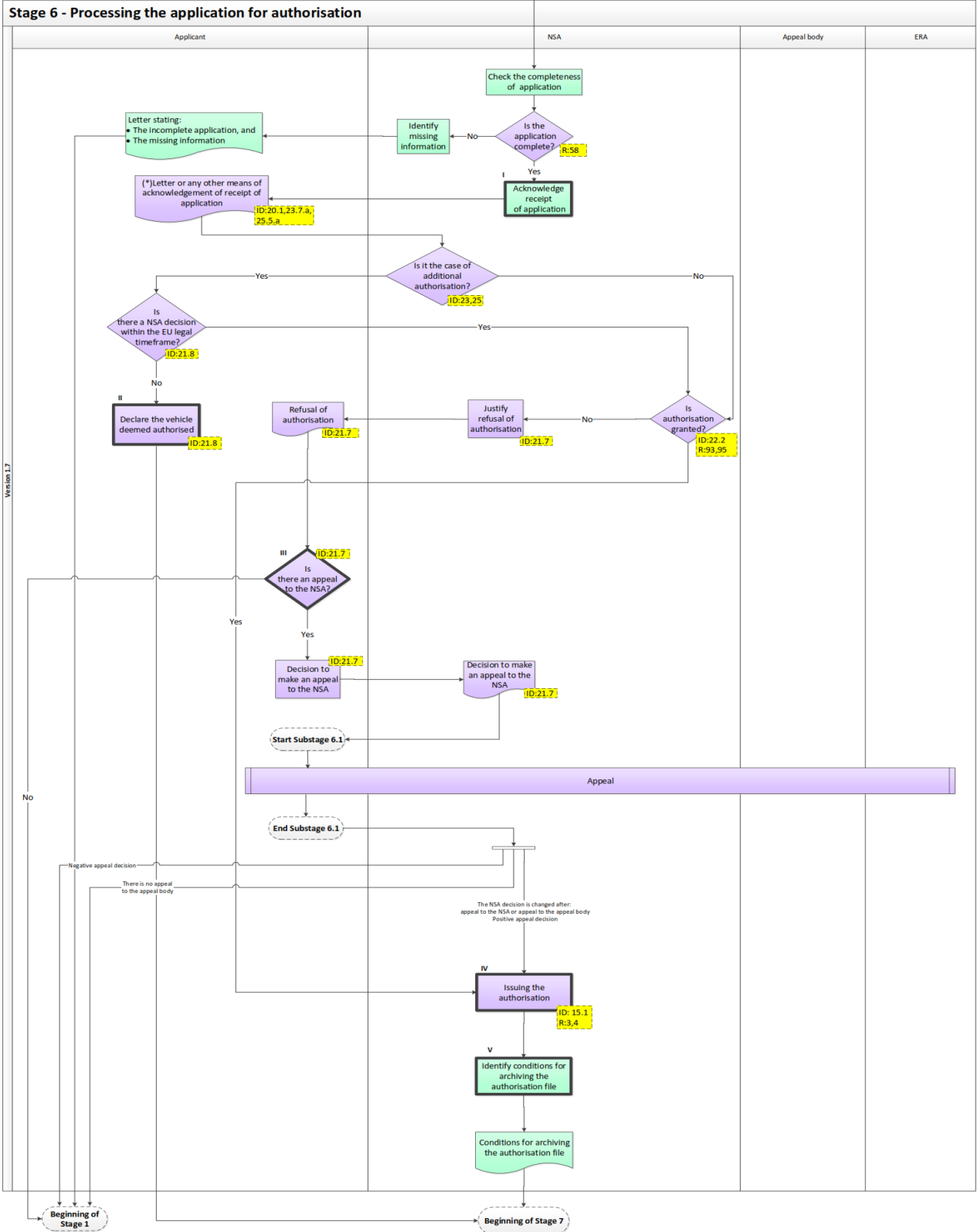
Angaben zum NRR, die zusätzlich zu den Flussdiagrammen eingereicht werden müssen

Anzugeben sind die:

- Anforderungen für die Bestätigung des Antragseingangs;
- Anforderungen für die Erteilung der Genehmigung;
- Anforderungen für die Einreichung einer Beschwerde bei der NSB;
- Anforderungen an die inhaltliche Begründung des Widerspruchs bei der NSB;
- Anforderungen für die Einreichung einer Beschwerde bei der Beschwerdestelle;
- Anforderungen an die Archivierung des Genehmigungs dossiers durch die NSB;
- Voraussetzungen dafür, dass die Genehmigung als erteilt gilt.

(*)The timeline starts from the moment the application has been acknowledged

Legal route: R: Recommendation 2014/897/EU
 ID: Interoperability Directive 2008/57/EC
 Non mandatory/
 Common practice



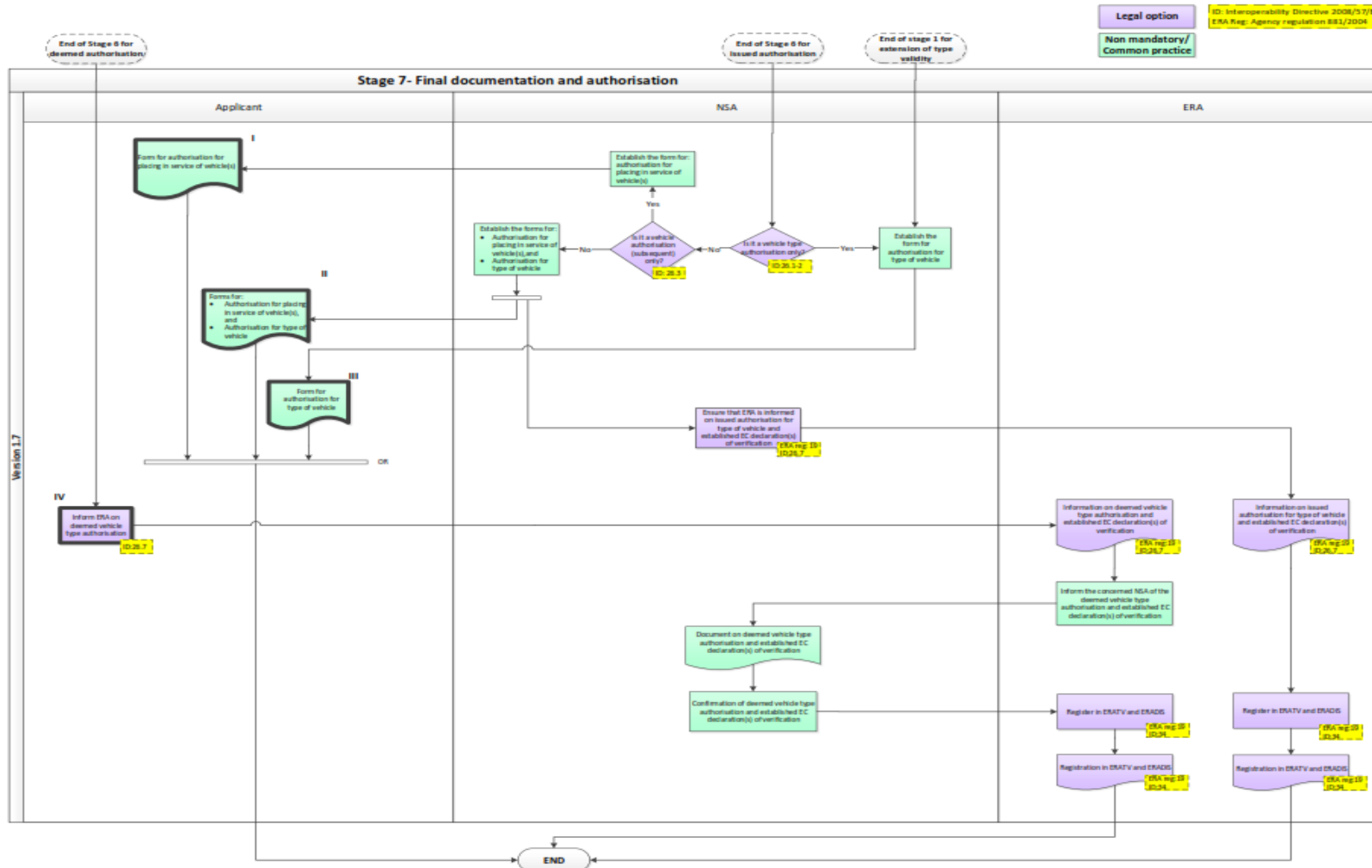


Stufe 7. Endgültige Dokumentation und Erteilung der Genehmigung

Angaben zum NRR, die zusätzlich zu den Flussdiagrammen eingereicht werden müssen

Anzugeben ist:

- das Format der erteilten Genehmigung (für den Fahrzeugtyp und die Inbetriebnahme des Fahrzeugs);
- das Verfahren zur Mitteilung an die Agentur, dass eine Fahrzeugtypgenehmigung als erteilt gilt.





Stufe 8. – Eintragung der Fahrzeuggenehmigung

Hinweis: Wie in Version 2.0 des Anwendungsleitfadens erwähnt, bildet die Registrierung im Einstellungsregister (NVR) keinen Bestandteil des Genehmigungsverfahrens, da sie erst nach Erteilung der Genehmigung erfolgt. Diese Phase wurde aufgrund zahlreicher Forderungen nach einer Beschreibung des Verfahrens in der Praxis aufgenommen.

NB: Antragsteller sollten im Zuge des Genehmigungsverfahrens dieses Formular verwenden, da es die gesetzlichen Anforderungen im Zusammenhang mit dem Europäischen Register genehmigter Fahrzeugtypen (ERATV) erfüllt und allen am Genehmigungsverfahren Beteiligten sämtliche Informationen bereitstellt.

ANHANG III - ANTRAGSFOMULAR

Titel (Fahrzeugbezeichnung und Zeichen des Antragstellers)

Formularstatus

VORBEREITUNGSARBEITEN
 BEWERTUNG
 GENEHMIGUNGSDOSSIER

Versionsmanagement

Version:

Versionsdatum:

1 ANTRAGSTELLER

Name des Antragstellers

Postanschrift

Postleitzahl

Ort/Land

Telefonnummer

Geschäftliche E-Mail-Adresse

Website

2 ANSPRECHPARTNER

Name

Titel/Funktion

Telefonnummer

E-Mail-Adresse



3 AUFTRAGGEBER	
Name des Auftraggebers	<input type="checkbox"/> Antragsteller ist auch Auftraggeber
Postanschrift	
Postleitzahl	Ort/Land
Telefonnummer	Geschäftliche E-Mail-Adresse
Website	

4 DIESER ANTRAG BEZIEHT SICH AUF: Anhang II Abschnitt 2.6. der Richtlinie 2008/57/EG
Verbrennungs-Triebzüge und/oder elektrische Triebzüge
<input type="checkbox"/> Ein Triebzug
<input type="checkbox"/> Ein Elektrotriebzug u./o. Verbrennungstriebzug
<input type="checkbox"/> Ein Triebwagen
Diesel- und/oder elektrische Triebfahrzeuge
<input type="checkbox"/> Eine Lokomotive
<input type="checkbox"/> Eine Rangierlok
Personenwagen und andere verwandte Wagen
<input type="checkbox"/> Ein Steuerbeiwagen
<input type="checkbox"/> Ein Packwagen
<input type="checkbox"/> Ein Reisezugwagen
<input type="checkbox"/> Ein Autotransportwagen
<input type="checkbox"/> Ein Wagenzug
Mobile Ausrüstungen für Bau und Instandhaltung von Eisenbahninfrastrukturen
<input type="checkbox"/> Bau- und Instandhaltungsfahrzeuge
<input type="checkbox"/> Infrastruktur-Prüffahrzeuge
Güterwagen, VERORDNUNG (EU) NR. 321/2013 DER KOMMISSION
<input type="checkbox"/> Güterwagen, einschließlich Fahrzeuge für die Beförderung von Lastkraftwagen



5 ZWECK DES EINSATZES DES FAHRZEUGS/DER FAHRZEUGE UND NETZE, IN DENEN DIE TECHNISCHE KOMPATIBILITÄT GESCHAFFEN WERDEN SOLL

Bitte geben Sie alle „Codierte Beschränkungen“ an (siehe NVR-Entscheidung, ERA/GUI/01-2012/INT, ERATV)

Bitte geben Sie alle „Nichtcodierte Beschränkungen“ an (siehe ERA/GUI/01-2012/INT, ERATV)

6 Art des Antrags:

Erste Genehmigung eines Fahrzeugtyps oder Fahrzeugs

Neue Genehmigung eines umgerüsteten oder erneuerten Fahrzeugtyps oder Fahrzeugs

Zusätzliche Genehmigung eines Fahrzeugtyps oder Fahrzeugs, der/das bereits von einem Mitgliedstaat der EU als TSI-konformes oder nicht TSI-konformes Fahrzeug zugelassen wurde

Erneuerung einer abgelaufenen Typgenehmigung

Nachfolgende Genehmigungen von Fahrzeugen, die einem genehmigten Fahrzeugtyp entsprechen (Genehmigung von Fahrzeugen des gleichen Typs)

7 Vorherige Genehmigung(en) des Fahrzeugs

Vorherige Genehmigung des Fahrzeugs: Ja: Nein:

NSB	
-----	--

Datum der IBG	
---------------	--

Europäische Identifikationsnummer (EIN)	
---	--

8 Umfang und Definition des Genehmigungsprojekts

Allgemeine Angaben zum Genehmigungsprojekt

Technischer Anwendungsbereich und Schnittstellen





Plan, Zeitplan und Meilensteine des Genehmigungsprojekts
<p>Datum des Projektstarts</p> <p>Datum der Vertragsunterzeichnung</p> <p>(Voraussichtliches) Datum der Fertigstellung des technischen Dossiers</p> <p>(Tatsächliches) Datum der Fertigstellung des technischen Dossiers</p> <p>(Voraussichtliches) Datum der IBG</p> <p>(Voraussichtliches) Datum der Inbetriebnahme</p>
Beantragte Ausnahmeregelungen von der/n TSI-Version(en) – bitte begründen Sie die Beantragung der Ausnahmeregelungen



9 TECHNICAL CHARACTERISTICS OF THE VEHICLE, ERA/GUI/01-2012/INT, ERATV		
	Parameter	
0	Fahrzeugtypkennung	
0,1	TYP	
0,2	Unter diesen Typ fallende Versionen	
0,3	Datum der Erfassung im ERATV	
1	Allgemeine Angaben	
1,1	Typbezeichnung	
1,2	Ersatzbezeichnung	
1,3	Name des Herstellers	
1,4	Kategorie	
1,5	Unterkategorie	
2	TSI-Konformität	
2,1	TSI-Konformität	
2,2	Referenz der „EG-Baumusterprüfbescheinigungen“ (bei Anwendung des Moduls SB) und/oder „EG-Entwurfsprüfbescheinigungen“ (bei Anwendung des Moduls SH1)	
2,3	Geltende Sonderfälle (bezüglich derer eine Konformitätsbewertung erfolgte)	
2,4	Nicht erfüllte TSI-Abschnitte	
3	Genehmigungen	
3,1	Genehmigung in	
3.1.1	Mitgliedstaat der Genehmigung	
3.1.2	Aktueller Status	
3.1.2.1	Status	
3.1.2.2	Gültigkeit der Genehmigung (falls festgelegt)	
3.1.2.3	Codierung von Beschränkungen	
3.1.2.4	Nichtcodierte Beschränkungen	
3.1.3	Historische Datensätze	
3.1.3.1	Ursprüngliche Genehmigung	
3.1.3.1.1	Datum	
3.1.3.1.2	Inhaber der Genehmigung	
3.1.3.1.3	Referenz der Genehmigung	
3.1.3.1.4	Referenzen der nationalen Bescheinigung (falls zutreffend)	
3.1.3.1.5	Parameter, deren Konformität mit den einschlägigen nationalen Vorschriften geprüft wurde	
3.1.3.1.6	Bemerkungen	
3.1.3.X	Änderung der Genehmigung	
3.1.3.X.1	Art der Änderung	



3.1.3.X.2	Datum	
3.1.3.X.3	Inhaber der Genehmigung (falls zutreffend)	
3.1.3.X.4	Referenz der Genehmigungsänderung	
3.1.3.X.5	Referenzen der nationalen Bescheinigung (falls zutreffend)	
3.1.3.X.6	Einschlägige nationale Vorschriften (falls zutreffend)	
3.1.3.X.7	Bemerkungen	
3.X	Genehmigung in	
4	Technische Merkmale des Fahrzeugs	
4,1	Allgemeine technische Merkmale	
4.1.1	Anzahl der Führerstände	
4.1.2	Geschwindigkeit	
4.1.2.1	Bauartbedingte Höchstgeschwindigkeit	
4.1.2.2	Höchstgeschwindigkeit (leer)	
4.1.3	Spurweite Radsatz	
4.1.4	Einsatzbedingungen für die Zugbildung	
4.1.5	Maximale Anzahl von Triebzügen oder gekuppelten Lokomotiven bei Mehrfachtraktion	
4.1.6	Anzahl der Elemente in der Güterwagengruppe (nur für Unterkategorie „Güterwagengruppe“)	
4.1.7	Buchstabencode	
4.1.8	Typ erfüllt Anforderungen für die Gültigkeit der von einem Mitgliedstaat erteilten Genehmigung in einem anderen Mitgliedstaat	
4.1.9	Gefahrgüter, für die das Fahrzeug geeignet ist (Tankcode)	
4.1.10	Strukturelle Kategorie	
4,2	Kinematische Fahrzeugbegrenzungslinie	
4.2.1	Kinematische Fahrzeugbegrenzungslinie (interoperable Begrenzungslinie)	
4.2.2	Kinematische Fahrzeugbegrenzungslinie (andere Begrenzungslinien, berechnet nach dem kinematischen Verfahren)	
4,3	Umgebungsbedingungen	
4.3.1	Temperaturbereich	
4.3.2	Höhe	
4.3.3	Schnee, Eis und Hagel	
4.3.4	Schotterflug (nur Fahrzeuge mit $v \geq 190$ km/h)	
4,4	Brandschutz	
4.4.1	Brandschutzklasse	
4,5	Auslegungsmasse und Zuladung	



4.5.1	Zulässige Zuladung für verschiedene Streckenkategorien	
4.5.2	Auslegungsmasse	
4.5.2.1	Auslegungsmasse im Betriebszustand	
4.5.2.2	Auslegungsmasse bei normaler Zuladung	
4.5.2.3	Auslegungsmasse bei außergewöhnlicher Zuladung	
4.5.3	Statische Radsatzlast	
4.5.3.1	Statische Radsatzlast im Betriebszustand	
4.5.3.2	Statische Radsatzlast bei normaler/maximaler Zuladung für Güterwagen	
4.5.3.3	Statische Radsatzlast bei außergewöhnlicher Zuladung	
4.5.4	Quasistatische Führungskraft (falls größer als der TSI-Grenzwert oder in der TSI nicht festgelegt)	
4,6	Dynamisches Fahrzeugverhalten	
4.6.1	Überhöhungsfehlbetrag (maximale unkompensierte Querbeschleunigung), bei dem das Fahrzeug getestet wurde	
4.6.2	Fahrzeug mit System zum Ausgleich des Überhöhungsfehlbetrags (Neigetechnik)	
4.6.3	Betriebsgrenzwerte für äquivalente Konizität (oder Radprofilabnutzung), bei der das Fahrzeug getestet wurde	
4,7	Bremsen	
4.7.1	Maximale Verzögerung	
4.7.2	Betriebsbremsung	
4.7.2.1	Bremsleistung auf starkem Gefälle bei normaler Zuladung	
4.7.2.1.1	Referenzfall in der TSI	
4.7.2.1.2	Geschwindigkeit (falls kein Referenzfall angegeben)	
4.7.2.1.3	Gefälle (falls kein Referenzfall angegeben)	
4.7.2.1.4	Strecke (falls kein Referenzfall angegeben)	
4.7.2.1.5	Zeit (falls keine Streckenangabe) (falls kein Referenzfall angegeben)	
4.7.3	Feststellbremse	
4.7.3.1	Alle Fahrzeuge dieses Typs müssen mit einer Feststellbremse ausgerüstet sein (Feststellbremse für diesen Fahrzeugtyp vorgeschrieben)	
4.7.3.2	Typ der Feststellbremse (falls installiert)	
4.7.3.3	Maximales Gefälle, auf dem das Fahrzeug nur von der Feststellbremse (falls installiert) gehalten wird	
4.7.4	Installierte Bremssysteme	



4.7.4.1	Wirbelstrombremse	
4.7.4.1.1	Wirbelstrombremse installiert	
4.7.4.1.2	Möglichkeit zur Deaktivierung der Wirbelstrombremse (falls installiert)	
4.7.4.2	Magnetschienenbremse	
4.7.4.2.1	Magnetschienenbremse installiert	
4.7.4.2.2	Möglichkeit zur Deaktivierung der Magnetschienenbremse (falls installiert)	
4.7.4.3	Nutzbremse (nur Fahrzeuge mit Elektrotraktion)	
4.7.4.3.1	Nutzbremse installiert	
4.7.4.3.2	Möglichkeit zur Deaktivierung der Nutzbremse (falls installiert)	
4,8	Geometrische Merkmale	
4.8.1	Fahrzeuglänge	
4.8.2	Mindestraddurchmesser im Betrieb	
4.8.3	Rangierverbote	
4.8.4	Kleinster befahrbarer Radius horizontaler Kurven	
4.8.5	Kleinster befahrbarer Radius konvexer vertikaler Kurven	
4.8.6	Kleinster befahrbarer Radius konkaver vertikaler Kurven	
4.8.7	Höhe der Ladefläche (für Flachwagen und Einheiten im kombinierten Verkehr)	
4.8.8	Zur Beförderung auf Fährschiffen geeignet	
4,9	Ausrüstung	
4.9.1	Typ der Endkupplung (mit Angabe von Zug- und Druckkräften)	
4.9.2	Überwachung des Zustands der Achslager (Heißläuferortung)	
4.9.3	Spurkranzschmierung	
4.9.3.1	Spurkranzschmierung installiert	
4.9.3.2	Möglichkeit zur Deaktivierung der Spurkranzschmierung (falls installiert)	
4,1	Energieversorgung	
4.10.1	Energieversorgungssystem	
4.10.2	Maximale Leistungsaufnahme (für jedes Energieversorgungssystem, für das das Fahrzeug ausgerüstet ist)	
4.10.3	Maximale Stromaufnahme aus der Oberleitung (für jedes Energieversorgungssystem, für das das Fahrzeug ausgerüstet ist)	



4.10.4	Maximale Stromaufnahme im Stillstand je Stromabnehmer (für jedes Gleichstromsystem, für das das Fahrzeug ausgerüstet ist)	
4.10.5	Höhe des Kontakts zwischen Stromabnehmer und Fahrdrähten (ab Schienenoberkante) (für jedes Energieversorgungssystem, für das das Fahrzeug ausgerüstet ist)	
4.10.6	Stromabnehmerwippe (für jedes Energieversorgungssystem, für das das Fahrzeug ausgerüstet ist)	
4.10.7	Anzahl der mit der Oberleitung verbundenen Stromabnehmer (für jedes Energieversorgungssystem, für das das Fahrzeug ausgerüstet ist)	
4.10.8	Kürzester Abstand zwischen zwei mit der Oberleitung verbundenen Stromabnehmern (für jedes Energieversorgungssystem, für das das Fahrzeug ausgerüstet ist; Angabe für Einfach- und ggf. Mehrfachtraktion) (nur bei mehr als einem angehobenen Stromabnehmer)	
4.10.9	Typ der zur Messung der Stromabnahmeleistung verwendeten Oberleitung (für jedes Energieversorgungssystem, für das das Fahrzeug ausgerüstet ist) (nur bei mehr als einem angehobenen Stromabnehmer)	
4.10.10	Material der für das Fahrzeug zulässigen Schleifstücke (für jedes Energieversorgungssystem, für das das Fahrzeug ausgerüstet ist)	
4.10.11	Vorrichtung zur automatischen Absenkung des Stromabnehmers (für jedes Energieversorgungssystem, für das das Fahrzeug ausgerüstet ist)	
4.10.12	TSI-konforme bordseitige Stromverbrauchsmessung für Zwecke der Gebührenabrechnung	
4,11	Geräuschrelevante Merkmale	
4.11.1	Fahrgeräusch (dB(A))	
4.11.2	Fahrgeräusch wurde unter Referenzbedingungen gemessen	
4.11.3	Standgeräusch (dB(A))	
4.11.4	Anfahrgeräusch (dB(A))	
4,12	Fahrgastrelevante Merkmale	
4.12.1	Allgemeine fahrgastrelevante Merkmale	



4.12.1.1	Anzahl fest montierter Sitze	
4.12.1.2	Anzahl der Toiletten	
4.12.1.3	Anzahl der Schlafplätze	
4.12.2	Merkmale in Bezug auf Personen mit eingeschränkter Mobilität (PRM)	
4.12.2.1	Anzahl der Behindertensitze	
4.12.2.2	Anzahl der Rollstuhlstellplätze	
4.12.2.3	Anzahl der Behindertoiletten	
4.12.2.4	Anzahl der rollstuhlgerechten Schlafplätze	
4.12.3	Ein- und Ausstieg der Fahrgäste	
4.12.3.1	Bahnsteighöhe, für die das Fahrzeug ausgelegt ist	
4.12.3.2	Beschreibung fahrzeuggebundener Einstieghilfen (falls vorhanden)	
4.12.3.3	Beschreibung mobiler Einstieghilfen, sofern in der Fahrzeugauslegung berücksichtigt, zur Erfüllung der Anforderungen der TSI PRM	
4,13	Fahrzeugseitige ZZS-Ausrüstung (für Fahrzeuge mit nur einem Führerstand)	
4.13.1	Signalgebung	
4.13.1.1	Fahrzeugseitige ETCS-Ausrüstung und Anwendungsstufe (Level)	
4.13.1.2	ETCS-Baseline/Version (x.y). Nicht voll kompatible Versionen sind in Klammern anzugeben.	
4.13.1.3	Fahrzeugseitige ETCS-Ausrüstung für Empfang von Infill-Funktionsinformationen über Kabelschleife oder GSM-R	
4.13.1.4	Implementierte nationale ETCS-Anwendung (NID_XUSER von Paket 44)	
4.13.1.5	Klasse-B- oder andere installierte Zugsicherungs-/Zugsteuerungs- und -warnsysteme (System und ggf. Version)	
4.13.1.6	Fahrzeugseitig bestehende Sonderbedingungen für den Wechsel zwischen verschiedenen Zugsicherungs-/Zugsteuerungs- und -warnsystemen	
4.13.2	Funk	
4.13.2.1	Fahrzeugseitige GSM-R-Ausrüstung und Version (FRS und SRS)	
4.13.2.2	Anzahl der GSM-R-Mobilsätze im Führerstand für die Datenübertragung	
4.13.2.3	Klasse-B- oder andere installierte Funksysteme (System und ggf. Version)	



4.13.2.4	Besondere fahrzeugseitige Vorrichtungen für das Umschalten zwischen verschiedenen Funksystemen	
4,14	Kompatibilität mit Zugortungsanlagen/Gleisfreimeldeeinrichtungen	
4.14.1	Typ der Zugortungsanlagen/Gleisfreimeldeeinrichtungen, für die das Fahrzeug ausgelegt und geprüft wurde	
4.14.2	Detaillierte Fahrzeugeigenschaften bezüglich Kompatibilität mit Zugortungsanlagen/Gleisfreimeldeeinrichtungen	
4.14.2.1	Maximaler Abstand zwischen aufeinander folgenden Radsätzen	
4.14.2.2	Mindestabstand zwischen aufeinander folgenden Radsätzen	
4.14.2.3	Abstand zwischen erstem und letzten Radsatz	
4.14.2.4	Maximaler Überhang der Fahrzeugspitze	
4.14.2.5	Mindestradkranzbreite	
4.14.2.6	Mindestraddurchmesser	
4.14.2.7	Mindestspurkranzdicke	
4.14.2.8	Mindestspurkranzhöhe	
4.14.2.9	Maximale Spurkranzhöhe	
4.14.2.10	Mindestachslast	
4.14.2.11	Metall- und von induktiven Bauelementen freier Raum zwischen den Rädern	
4.14.2.12	Radwerkstoff ist ferromagnetisch	
4.14.2.13	Maximaler Sandausstoß	
4.14.2.14	Möglichkeit zur Überbrückung des Sandens	
4.14.2.15	Metallmasse des Fahrzeugs	
4.14.2.16	Maximale Impedanz zwischen gegenüberliegenden Rädern eines Radsatzes	
4.14.2.17	Mindestimpedanz (zwischen Stromabnehmer und Rädern) (nur Fahrzeuge für 1 500 V oder 3 000 V Gleichstrom)	
4.14.2.18	Elektromagnetische Interferenzen durch Rückstrom in den Schienen	
4.14.2.19	Elektromagnetische Abstrahlungen des Zuges bezüglich der Kompatibilität mit Zugortungsanlagen/Gleisfreimeldeeinrichtungen	



10 ZUSÄTZLICHE FÜR DIE ZULASSUNG DES FAHRZEUGSEITIGEN ETCS-TEILSYSTEMS ERFORDERLICHE CCS-INFORMATIONEN		
10.1	ETCS-Anzeige (Schnittstelle Triebfahrzeugführer-Maschine) (Hersteller, Hardware-Version, Software-Version)	
10.2	Wegmessungsausrüstung (Hersteller, Hardware-Version, Software-Version)	
10.3	Wachsamkeitskontrolle über den Triebfahrzeugführer (Hersteller, Hardware-Version, Software- Version)	
10.4	Fahrzeugseitiges Registriergerät für juristische Zwecke (Hersteller, Hardware-Version, Software- Version)	
10.5	GSM-R-Anzeige (Schnittstelle Triebfahrzeugführer-Maschine) (Hersteller, Hardware-Version, Software-Version)	



11 GENEHMIGUNGSVERFAHREN	
Benannte Stelle(n) (Angabe mehrerer benannter Stellen möglich)	
Name der benannten Stelle I	ID-Nummer der benannten Stelle
Postanschrift	
Postleitzahl	Ort/Land
Telefonnummer	Geschäftliche E-Mail-Adresse
Website	
Name der benannten Stelle II	ID-Nummer der benannten Stelle
Postanschrift	
Postleitzahl	Ort/Land
Telefonnummer	Geschäftliche E-Mail-Adresse
Website	



12 BESTIMMTE STELLE(N) (Angabe mehrerer benannter Stellen möglich)	
Name der bestimmten Stelle I	
Postanschrift	
Postleitzahl	Ort/Land
Telefonnummer	Geschäftliche E-Mail-Adresse
Website	
4.2 Name der bestimmten Stelle II	
Postanschrift	
Postleitzahl	Ort/Land
Telefonnummer	Geschäftliche E-Mail-Adresse
Website	



15 BEIM GENEHMIGUNGSVERFAHREN ANGEWENDETE SPEZIFIKATIONEN, STANDARDS, NORMEN UND NATIONALE TECHNISCHE VORSCHRIFTEN	
1	
2	
3	
4	
5	
6	
7	
8	
9	
10	
11	
12	
13	
14	
15	
16	
17	
18	
19	
20	
21	
22	
23	
24	
25	





16 BESTÄTIGUNG DES ANTRAGSTELLERS
<input type="checkbox"/> Hiermit bestätige ich, dass ich rechtlich dazu befugt bin, dieses Formular zu unterzeichnen, und dass alle in diesem Formular gemachten Angaben nach unserem besten Wissen korrekt und vollständig sind.
17 UNTERSCHRIFT:
Ort und Datum:
Unterschrift:
Name und Titel in Großbuchstaben:

Anhang: Inhalt des Antragsformulars

Fahrzeugbezeichnung und Zeichen des Antragstellers

An dieser Stelle gibt der Antragsteller die Fahrzeugbezeichnung/Typbezeichnung sowie sein eigenes Zeichen an. Es kann auch eine Abbildung hinzugefügt werden.

Formularstatus/Versionsmanagement

Formularstatus:

Mit den 3 Auswahlmöglichkeiten werden die wichtigsten Phasen im europäischen Rechtsrahmen angegeben:

- Vorbereitungsarbeiten (Phase 2 NRR – Vorbereitungsarbeiten): Zu diesem Zeitpunkt erhält der Antragsteller einen Überblick über sein Projekt, die „Genehmigungsstrategie“ zum Genehmigungsfall/zu den Genehmigungsfällen, die technischen Vorschriften (TSI, NV, ggf. Ausnahmeregelungen) und die Prüfverfahren einschließlich der durchzuführenden Risikoanalysen oder Prüfungen.

Anmerkung: Das Dokument kann auch in einer früheren Phase des Genehmigungsverfahrens vor der Sitzung zu den Vorbereitungsarbeiten verwendet werden.

- Bewertung (Phase 3 NRR – Bewertung): Das Formular kann während der Genehmigungsbewertung zur Angabe einer Art von Zwischenstatus verwendet werden, wodurch die NSB einen detaillierteren Einblick in das Projekt erhalten.
- Genehmigung/technisches Dossier (Phase 6 NRR – Erstellung des Genehmigungsdossiers und Einreichung des Antrags): Der Antragsteller stellt die technischen Dossiers zusammen und aktualisiert das Formular mit den endgültigen Informationen, z. B. den ERATV-Parametern.

Versionsmanagement/Versionsdatum:

Der Antragsteller aktualisiert bei Änderungen die Formularversion.

Abschnitt 1 bis 3, Informationen zum Antragsteller

An dieser Stelle macht der Antragsteller alle notwendigen Kontaktangaben (zu sich selbst und/oder zum Auftraggeber, der die Rolle des Antragstellers übernimmt).

Beim Antragsteller kann es sich auch um ein Konsortium handeln, das sich aus mehreren Rechtsträgern zusammensetzt.

Abschnitt 4, Informationen zum Genehmigungsantrag

An dieser Stelle gibt der Antragsteller an, auf welche Art von Fahrzeug oder Wagen sich der Antrag bezieht. Detaillierte Definitionen finden sich an folgenden Stellen:

- Anhang I Abschnitt 1.2. der Richtlinie 2008/57/EG
- Anhang II Abschnitt 2.7. der Richtlinie 2011/18/EU
- Abschnitt 2 der TSI „Güterwagen“ und TSI „Lokomotiven und Personenwagen“.

Abschnitt 5, Zweck des Einsatzes des Fahrzeugs/der Fahrzeuge und Netze, in denen die technische Kompatibilität geschaffen werden soll

An dieser Stelle erklärt der Antragsteller die Einsatzbedingungen und/oder -beschränkungen des Fahrzeugs/der Fahrzeuge und gibt die Netze an, in denen die technische Kompatibilität geschaffen werden soll.

Es können auch Informationen für die NSB über codierte und nichtcodierte Beschränkungen ergänzt werden. Erklärungen zu Beschränkungen finden sich in der NVR-Entscheidung (Entscheidung 2007/756/EG, geändert durch den Beschluss 2011/107/EU) sowie in den Dokumenten ERA/TD/2011-09/INT und ERA/GUI/01-2012/INT.

Abschnitt 6, Art des Antrags

Der Antragsteller schlägt einen Genehmigungsfall für seinen Antrag vor. Die Definition der unterschiedlichen Genehmigungsfälle findet sich im Formular selbst und/oder in Kapitel 4.3 des Anwendungsleitfadens zum Referenzdokument.

Der Genehmigungsfall wird der/den NSB auf der Sitzung zu den Vorbereitungsarbeiten vorgestellt.

Abschnitt 7, Vorherige Genehmigung(en) des Fahrzeugs

Der Antragsteller macht an dieser Stelle ggf. folgende Angaben zu vorherigen Genehmigungen des Fahrzeugs/Typs:

- NSB: Name der NSB, die die vorherige Genehmigung des Fahrzeugs/Typs ausgestellt hat
- Datum der IBG: Ausstellungsdatum der Inbetriebnahmegenehmigung
- Europäische Identifikationsnummer (EIN): Eine Definition findet sich in Entscheidung 2007/756/EG, geändert durch Beschluss 2011/107/EU.

Anmerkung: Die betreffenden Informationen sind alle in der vorherigen Inbetriebnahmegenehmigung zu finden.

Abschnitt 8, Umfang und Definition des Genehmigungsprojekts

An dieser Stelle informiert der Antragsteller allgemein über das Projekt/die Projekte:

- allgemeine Angaben zum zu genehmigenden Fahrzeug/Typ
- technischer Anwendungsbereich und Schnittstellen: Der Antragsteller legt fest, in welches Teilsystem der Antrag fällt („Fahrzeuge“, „Zugsteuerung, Zugsicherung und Signalgebung“ usw.)
- Plan, Zeitplan und Meilensteine des Genehmigungsprojekts
- beantragte Ausnahmeregelungen von der/n TSI-Version(en) – bitte begründen Sie die Beantragung der Ausnahmeregelungen: Bei einer Ausnahmeregelung bezüglich der TSI bezieht sich der Antragsteller auf Artikel 9 der Richtlinie 2008/57/EG sowie auf den nationalen Rechtsrahmen.

Abschnitt 9, Technische Merkmale des Fahrzeugs, ERA/GUI/01-2012/INT, ERATV

Der Antragsteller meldet der/den NSB die technischen Merkmale/Parameter des Fahrzeugs auf Grundlage des europäischen Registers genehmigter Fahrzeugtypen (ERATV). Die Struktur dieses Abschnitts folgt der Struktur in ERATV.

Weitere Informationen zu ERATV sind im Anwendungsleitfaden „ERA/GUI/01-2012/INT“ enthalten, der unter folgender Adresse verfügbar ist: <http://www.era.europa.eu/Document-Register/Pages/ERATV-Application-Guide.aspx>.

Abschnitt 10, ZUSÄTZLICHE FÜR DIE ZULASSUNG DES FAHRZEUGSEITIGEN ETCS-TEILSYSTEMS ERFORDERLICHE CCS-INFORMATIONEN

In diesem Abschnitt macht der Antragsteller weitere Angaben zum fahrzeugseitigen ETCS-Teilsystem.

Abschnitt 11-13

Der Antragsteller macht Kontaktangaben zu den Bewertungsstellen, die beteiligt werden sollen. Diese Abschnitte decken folgende Punkte ab: benannte Stelle für die TSI-Bewertung, bestimmte Stelle für die Bewertung gemäß den nationalen Vorschriften, Risikobewertungsstelle für die GSM-Prüfung (sofern erforderlich).

Abschnitt 14: BESCHEINIGUNGEN, DIE VOR DEM HINTERGRUND NATIONALER VORSCHRIFTEN UND VON VORSCHRIFTEN ZUR HERSTELLUNG TECHNISCHER KOMPATIBILITÄT GEMÄSS Anhang VI der Richtlinie 2008/57/EG AUSGESTELLT WURDEN

Der Antragsteller stellt ein technisches Dossier zur EG-Prüferklärung zusammen. Dieses Dossier enthält alle Unterlagen, die für die Inbetriebnahmegenehmigung erforderlich sind, z. B.:

- alle Unterlagen der benannten Stelle und der bestimmten Stelle (einschließlich aller Bescheinigungen),
- alle anderen Unterlagen, die nach geltendem EU-Recht erforderlich sind, z. B. Pläne (nach Abschnitt 2.4. des Anhangs VI der Richtlinie 2008/57/EG),
- alle anderen Unterlagen, die für die Genehmigung und den weiteren Einsatz des Teilsystems/Fahrzeugs erforderlich sind (einschließlich Einsatzbedingungen und -beschränkungen).

In diesem Abschnitt bezieht sich der Antragsteller auf die im technischen Dossier enthaltenen Unterlagen wie die folgenden:

- EG-Prüferklärung für das Fahrzeug
- EG-Prüfbescheinigungen auf Grundlage der TSI, ausgestellt von der/den benannten Stelle(n)
- EG-Prüferklärung für Interoperabilitätskomponenten
- ggf. Zwischenprüfbescheinigungen
- technisches Dossier der benannten Stelle(n)
- EG-Prüfbescheinigungen auf Grundlage der nationalen Vorschriften, ausgestellt von der/den bestimmten Stelle(n)
- technisches Dossier der bestimmten Stelle(n)
- Sicherheitsbewertungsberichte auf Grundlage der CSM für die Risikobewertung
- durch andere Richtlinien vorgeschriebene Unterlagen, einschließlich Prüfbescheinigungen Dritter, sofern erforderlich.

Abschnitt 15: BEIM GENEHMIGUNGSVERFAHREN ANGEWENDETE SPEZIFIKATIONEN, STANDARDS, NORMEN UND NATIONALE TECHNISCHE VORSCHRIFTEN

Der Antragsteller ist dafür verantwortlich, dass alle grundlegenden Anforderungen der geltenden Rechtsvorschriften erfüllt werden.

In diesem Abschnitt sind Angaben zu machen zu den **verbindlichen Spezifikationen aus:**

- technischen Spezifikationen für die Interoperabilität (TSI)
- nationalen technischen Vorschriften
- Normen, die direkt in TSI und/oder in nationalen technischen Vorschriften zitiert werden
- sonstigen Rechtsgrundlagen.

Außerdem werden Angaben gemacht zu den **unverbindlichen Spezifikationen aus:**

- harmonisierten Normen (EN)
- sonstigen öffentlichen Normen und Dokumenten
- unternehmensinternen Standards.

Abschnitt 16 und 17:

An dieser Stelle bestätigt der Antragsteller, dass die gemachten Angaben korrekt und vollständig sind.