

# “New Legislative Framework” (NLF) und TSIs

Overview

**TSI Open Days Workshop**  
12. Dezember 2024 in Bonn

Version 1.1



EUROPEAN  
UNION  
AGENCY  
FOR RAILWAYS



# The European Union Agency for Railways (ERA)

- Gegründet 2004 durch Verordnung (EC) 881/2004
- Heutige Aufgaben in Verordnung (EU) 2016/796 (4<sup>th</sup> Railway Package)
- Ungefähr 200 Mitarbeiter aus >20 Mitgliedsstaaten
- Sitz in Valenciennes (FR), Besprechungsräume auch in Lille (FR)
- Eisenbahninteroperabilität (TSIs, ...)
- Eisenbahnsicherheit (CSMs, ...)
- Seit Juni 2019, Europäische Behörde für
  - Fahrzeuggenehmigungen
  - Sicherheitsbescheinigungen und
  - Prüfung von streckenseitigen ERTMS Projekten



# The European Union Agency for Railways (ERA)

## Mission

*“Moving Europe towards a sustainable and safe railway system without frontiers.”*

Single	S
European	E
Railway	R
Area	A



- ✓ Freier Warenverkehr
- ✓ Freier Dienstleistungsverkehr
- ✓ Freier Personenverkehr
- ✓ Freier Kapitalverkehr

→ Zollunion (1968)

→ Viele Hemmnisse blieben

### Römische Verträge

EWG Vertrag 1957



Heute: Vertrag über die  
Arbeitsweise der EU (AEUV)

# „New Legislative Framework“ und TSlen

## Der Fall „Cassis-de-Dijon“

- ✓ REWE Gruppe, Ende der 1970er Jahre
- ✓ Cassis de Dijon, 15-20% Alkohol
- ✓ Branntweinmonopolgesetz Fruchtlikör >25%

➔ Verbot des Verkaufs

➔ Klage: „Gesetz ≠ freier Warenverkehr“

➔ EuGH gibt REWE Recht (1979)





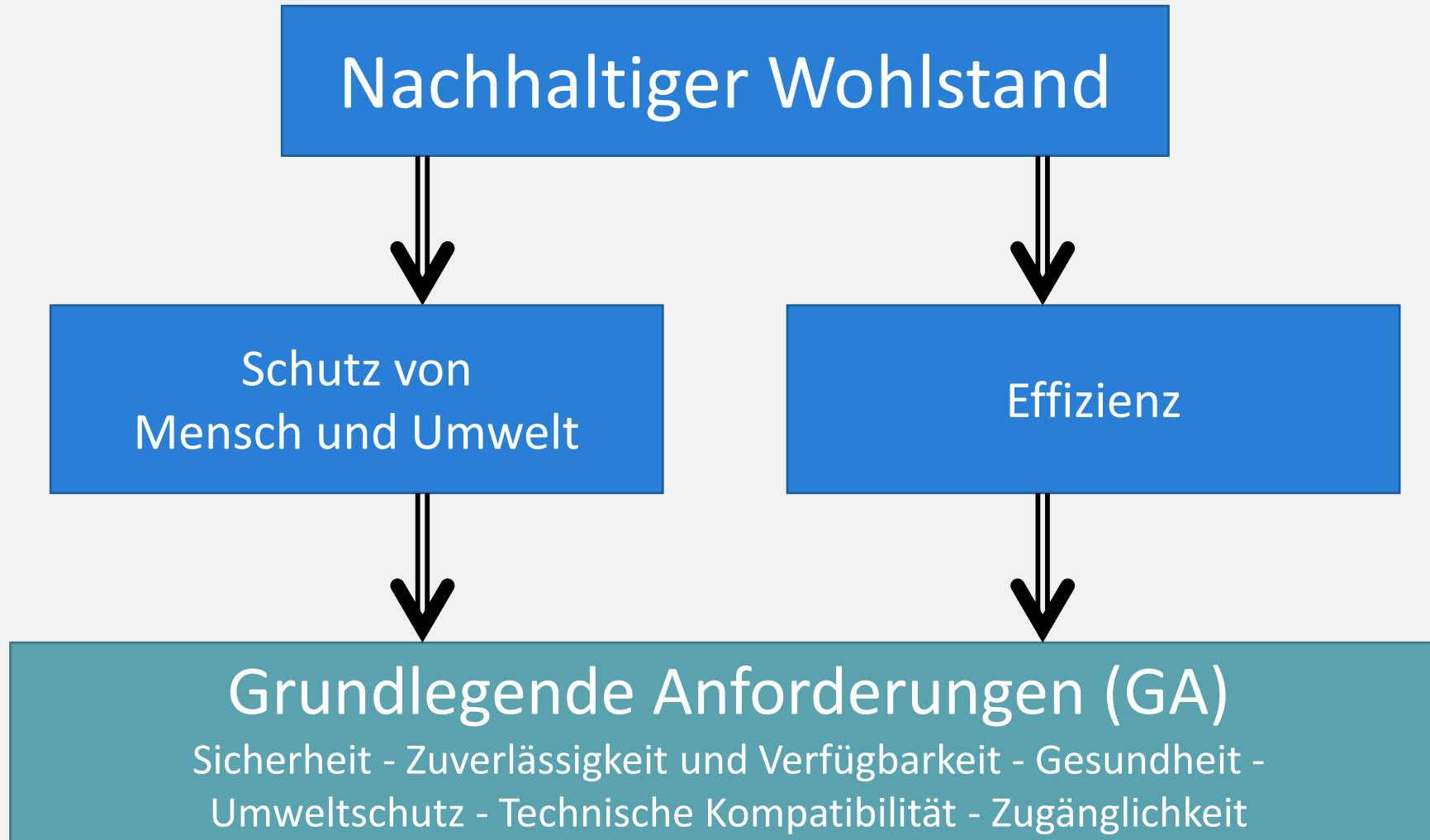
*“Alle Produkte, die in einem EU-Mitgliedsstaat rechtmäßig in Verkehr gebracht wurden, dürfen auch in allen anderen Mitgliedstaaten verkauft werden”*

➔ Einfuhrbeschränkung nur im Ausnahmefall  
z.B. öffentliche Gesundheit (siehe Rinderwahnsinn etc.)

- ➔ Neues Konzept (New Approach) für die Produktkonformität in der EU (1985)
- ✓ Technische Harmonisierung nationaler gesetzlicher Vorschriften
  - ✓ Abbau von Handelshemmnissen im EU Binnenmarkt
  - ✓ Heute: “New Legislative Framework (NLF)”  
(siehe [Blue Guide 2022](#))

# „New Legislative Framework“ und TSlen

## NLF: Grundlegende Anforderungen





- ✓ Allgemeine Grundlegende Anforderungen (GA) sind universell und gelten für alle Wirtschaftsbereiche
- ✓ Allgemeine GA sind in den Richtlinien aufgeführt
- ✓ Hersteller ist dafür verantwortlich, dass seine Produkte bei bestimmungsgemäßem Gebrauch die GA einhalten (Risikoanalyse)  
→ EC Konformitätserklärung → CE Kennzeichen
- ✓ Harmonisierte Normen bieten „Vermutung der Konformität“ mit den GAs
- ✓ Die Anwendung von harmonisierten Normen ist freiwillig  
→ sonst Nachweis gleicher Sicherheit (technischer Maßstab sind harmonisierte Normen)

- ✓ „New Approach“ bietet verschiedene Werkzeuge an.
- ✓ Jeder Industriesektor legt dessen genaue Anwendung in „seiner“ EU Richtlinie fest, abhängig vom Risiko, dass seine Produkte für die Gesellschaft darstellen.
- ✓ Falls nötig: Vieraugenprinzip durch Benannte Stellen
- ✓ Marktüberwachung durch Mitgliedsstaaten

- ✓ GA in Anhang III, Interoperabilitätsrichtlinie (EU) 2016/797
  - ✓ Prüfung gegen **ein bestimmtes Gesetz (TSlen)** durch Benannte Stellen
  - ✓ Hersteller erklären die Übereinstimmung mit allen relevanten Europäischen Vorschriften (ERA/NSA erteilt auf dieser Basis die GIF)
  - ✓ Technisches Dossier des Teilsystems beinhaltet u.a. die Einsatzbedingungen und –beschränkungen (Betriebsanleitung)
  - ✓ Überwachung durch die Nationalen Sicherheitsbehörden
- + Sicherheitsrichtlinie (EU) 2016/798 weist die Verantwortung für den sicheren Betrieb und die Risikokontrolle den EVUen und IBn zu



# „New Legislative Framework“ und TSlen

Öffentliches Interesse zusätzlich zu GA?

Reduzierung der CO<sub>2</sub> Emissionen,  
Entlastung der Straßen, ...

Mehr Personen und Güter auf die Schiene

Verbesserung der Konkurrenzfähigkeit

NLF mit GA

Interoperabilität!

# „New Legislative Framework“ und TSlen

## Interoperabilität



→ Technische Spezifikationen Interoperabilität (TSI)  
(im Rahmen von “New Approach/NLF” und Sicherheitsrichtlinie)

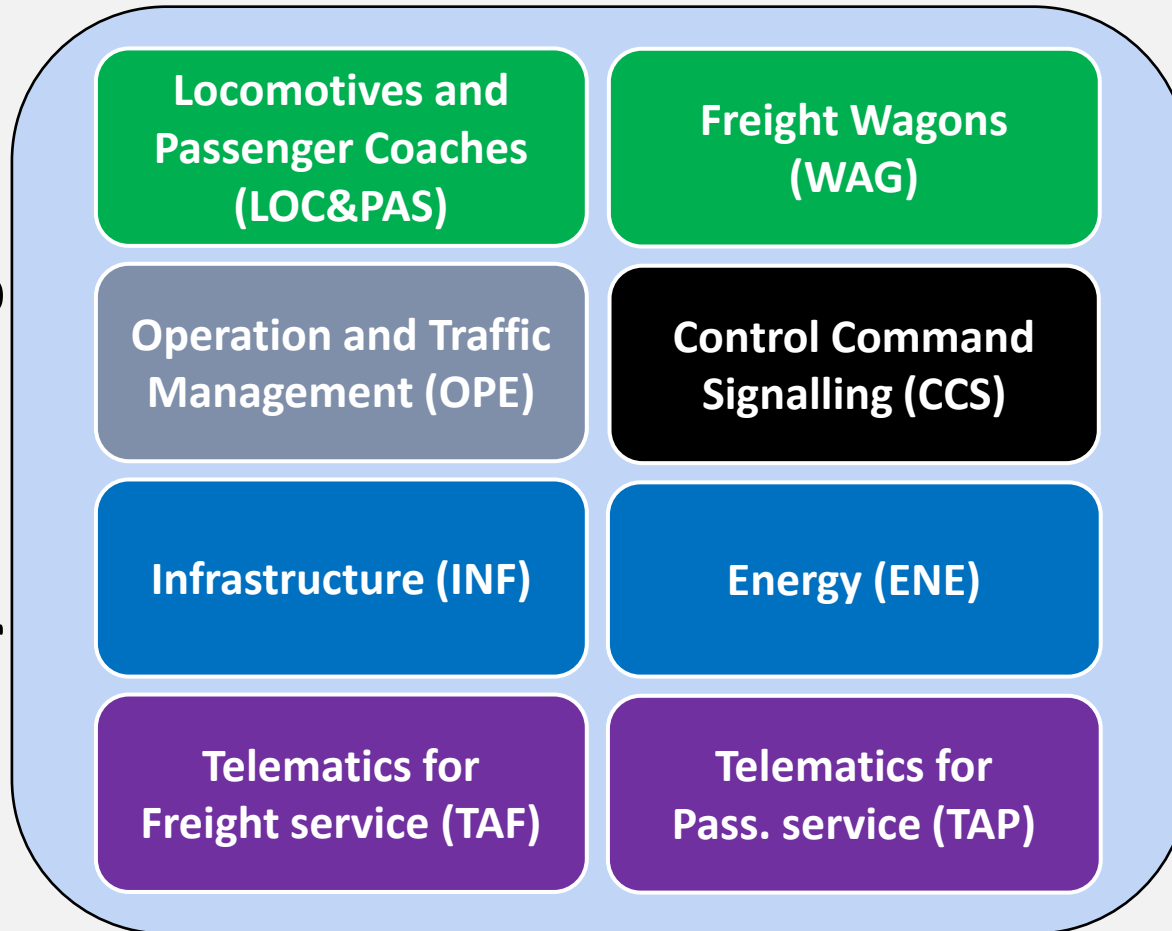
# „New Legislative Framework“ und TSIs

## Technische Spezifikationen Interoperabilität (TSI)

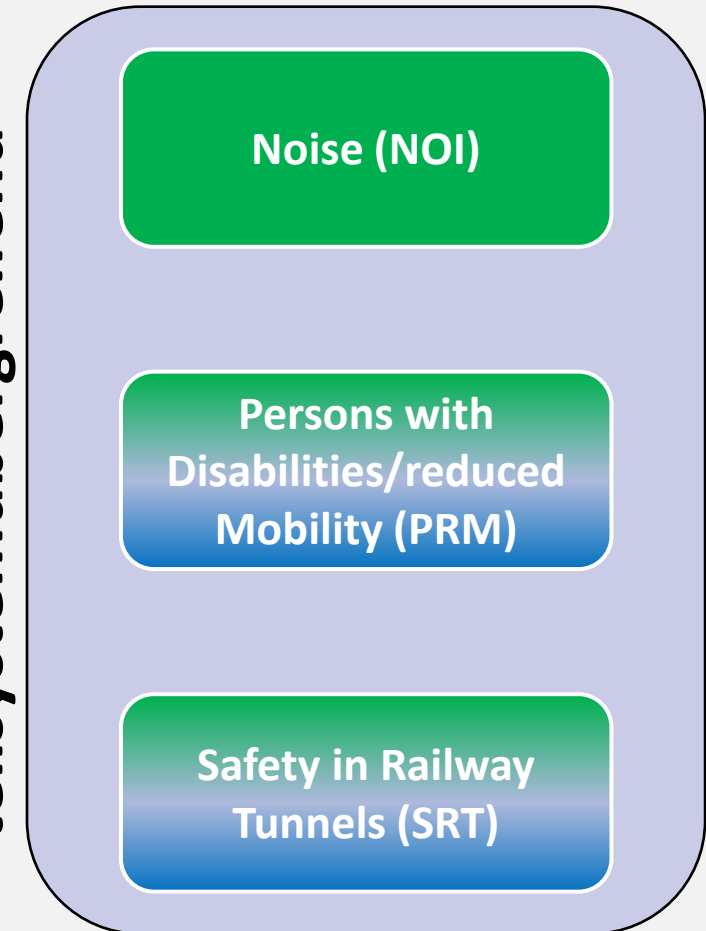
- ✓ **Ziel: „Interoperabilität“**
- ✓ **TSI ist Gesetz**  
Abweichungen unmöglich, Ausnahmen sehr zeitaufwändig
- ✓ **So schlank wie möglich - so aufwändig wie nötig**  
Möglichst viel NLF (= Freiheit und Verantwortung!) für die Akteure für eine marktgerechte Eisenbahn (flexibel, innovativ, effizient)
- ✓ **TSIs können auf Normen verweisen.**  
Diese Normen werden dann Teil des Gesetzes
- ✓ **TSI Anforderungen in Übereinstimmung mit grundlegenden Anforderungen des NLF**



teilsystembezogen



teilsystemübergreifend



Die technische Säule besteht aus den folgenden Rechtsvorschriften:

- **Richtlinie (EU) 2016/797 „Interoperabilitätsrichtlinie“:**  
Grundlegende Anforderungen (NLF/New Approach!), technische und betriebliche Harmonisierung in TSlen, Fahrzeuggenehmigung, ERTMS Projektbewertung, Register.
- **Richtlinie (EU) 2016/798 „Sicherheitsrichtlinie“:**  
Rolle und Verantwortlichkeit der Akteure, Sicherheitsziele (CST) und Methoden (CSM), Sicherheitsbescheinigung, Entities in Charge of Maintenance (ECM), Unfalluntersuchung.
- **Verordnung (EU) 2016/796 „Agenturverordnung“:**  
Verordnung über den Status und die Zuständigkeiten der Eisenbahnagentur der Europäischen Union

# „New Legislative Framework“ und TSlen

## Das 4. EP – Fahrzeuggenehmigung (GIF)

L 90/66

DE

Amtsblatt der Europäischen Union

6.4.2018

### DURCHFÜHRUNGSVERORDNUNG (EU) 2018/545 DER KOMMISSION

vom 4. April 2018

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

(Text von Bedeutung für den EWR)

DIE EUROPÄISCHE KOMMISSION —

gestützt auf den Vertrag über die Arbeitsweise der Europäischen Union,

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

in Erwägung nachstehender Gründe:

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

→ ERA Präsentation „Fahrzeuggenehmigung im 4. Eisenbahnpaket“



### Fahrzeugtyp

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

### Fahrzeugtyp Variante

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

### Fahrzeugtyp Version

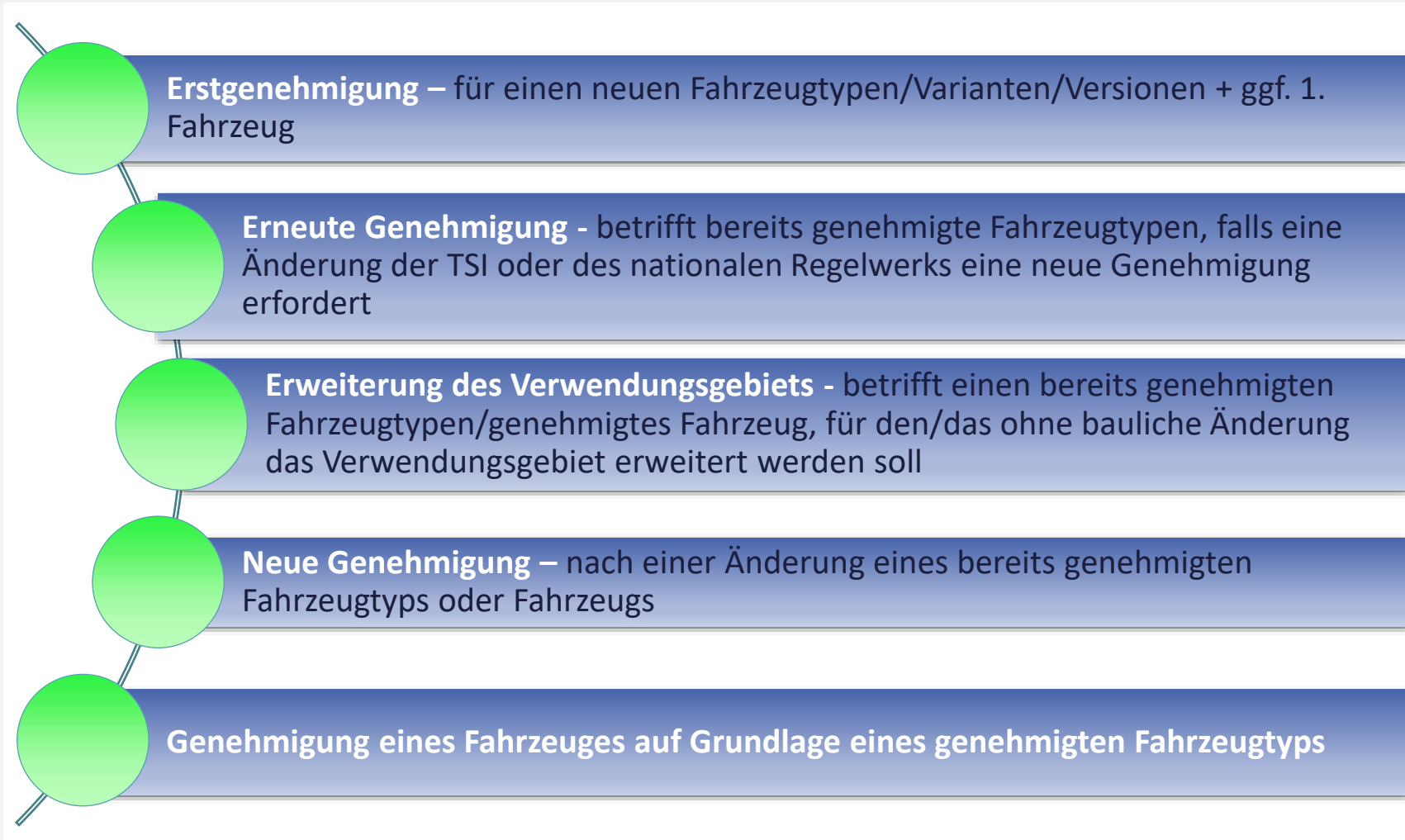
Option für einen Typen im Rahmen einer Erstzulassung oder  
Resultat aus einer Änderung  
**nicht genehmigungspflichtig**

### Fahrzeug

Das konkrete Produkt

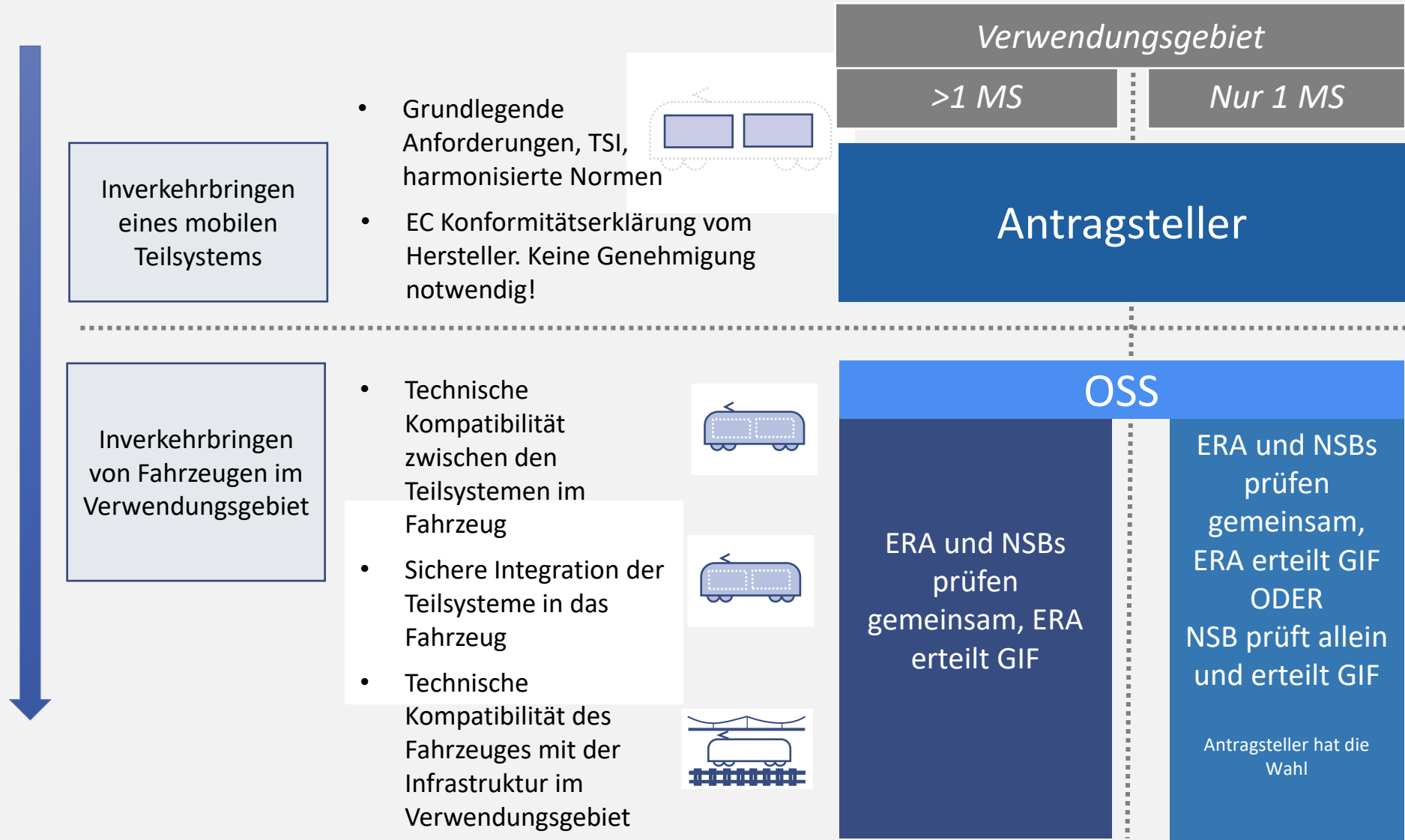
# „New Legislative Framework“ und TSIs

## Das 4. EP – Arten der Fahrzeuggenehmigung



# „New Legislative Framework“ und TSIs

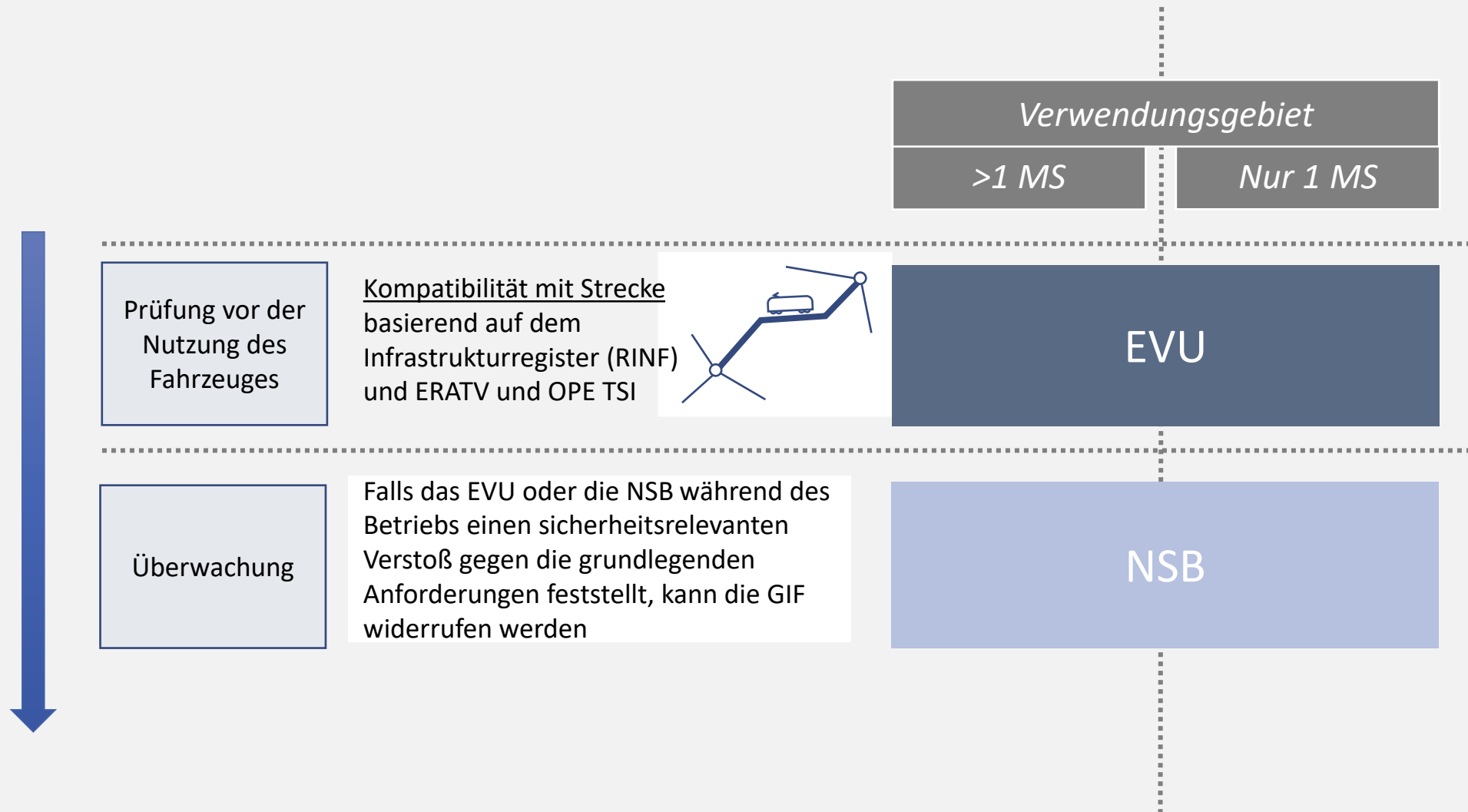
## Das 4. EP – Prüfungen vor der Inbetriebnahme





# „New Legislative Framework“ und TSIs

## Das 4. EP – Prüfungen im Betrieb



# Disclaimer/Haftungsausschluss

This presentation is for the purpose of information only. A binding interpretation of EU law is the sole competence of the Court of Justice of the European Union.

The information contained in this presentation may be re-used provided that the European Union Agency for Railways (ERA) is always mentioned as the source of the material and without altering the original meaning or message of the content. Such acknowledgment must be included in each copy of the material.

The above-mentioned permission does not apply to content supplied by third parties. Therefore, for documents where the copyright lies with a third party, permission for reproduction must be obtained from the copyright holder.

*Diese Präsentation dient nur zu Informationszwecken. Für eine verbindliche Auslegung des Unionsrechts ist allein der Gerichtshof der Europäischen Union zuständig.*

*Die in dieser Präsentation enthaltenen Informationen können weiterverwendet werden, sofern die Eisenbahnagentur der Europäischen Union (ERA) stets als Quelle des Materials genannt wird und die ursprüngliche Bedeutung oder Botschaft des Inhalts nicht verändert wird. Diese Bestätigung/Meldung muss in jeder Kopie des Materials enthalten sein.*

*Die oben genannte Erlaubnis gilt nicht für Inhalte, die von Dritten zur Verfügung gestellt werden. Daher muss für Dokumente, bei denen das Urheberrecht bei einem Dritten liegt, die Genehmigung zur Vervielfältigung vom Urheberrechtsinhaber eingeholt werden.*





# Thank You!

---

Moving Europe towards a sustainable and safe railway system without frontiers.

Follow us:

