

---

*Protocole de mise en œuvre des procédures  
d'admission réciproque des locomotives et du  
matériel à voyageurs conventionnel et grande  
vitesse – Guide d'application*

*Vereinbarung zur gegenseitigen Anerkennung  
von Zulassungsverfahren für Lokomotiven und  
Reisezüge für Hochgeschwindigkeits- und  
konventionelle Bahnsysteme –  
Anwendungsleitfaden*


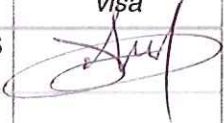
*English translation in appendix A*

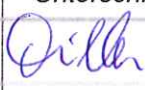

27.03.2009

## FICHE D'IDENTIFICATION – IDENTIFIKATIONSBLATT

Titre du document	<b>Guide d'application des procédures d'admission réciproque des locomotives et du matériel à voyageurs conventionnel et grande vitesse</b>
Titel des Dokuments	<b>Anwendungsleitfaden betreffend den Einsatz der gegenseitigen Zulassungsverfahren der Lokomotiven und Reisezüge für Hochgeschwindigkeits und konventionelle Bahnsysteme</b>
Référence - Zeichen	EPSF/EBA/guide d'application-Anwendungsleitfaden/27.03.2009 / <b>Version 1</b>

### Validation - Validierung

Version	Date	Motivation	Pages	Signature EBA		Signature EPSF	
				nom	visa	nom	visa
1	27/03/09	Création du document	21	DRILLER		DALMAS	

Version	Datum	Begründung	Seite	Unterschrift		Unterschrift	
				name	Unterschrift	name	Unterschrift
1	27/03/09	Erstellung des dokuments	21	DRILLER		DALMAS	

## Version Française

Ce document est le guide d'application des accords de reconnaissance mutuelle signés entre l'Eisenbahn – Bundesamt (EBA) et l'Etablissement public de sécurité ferroviaire (EPSF) le 16 avril 2008.

Son objet est d'explicitier le fonctionnement des procédures d'admission croisée des matériels roulants, y compris dans le cas de leur renouvellement ou modification. Au besoin, ce guide d'application est mis à jour en commun par l'EBA et l'EPSF ; les exigences techniques respectives actuelles se trouvent dans le document technique EPSF/EBA/checklist, annexé au protocole de mise en œuvre des procédures pour la reconnaissance mutuelle des autorisations pour les locomotives et le matériel à voyageurs conventionnels et à grande vitesse signé le 16-04-2008.

### I - Cas du matériel déjà autorisé dans un des deux pays :

#### **1. Matériel faisant déjà l'objet d'une autorisation en Allemagne et pour lequel une autorisation de mise en service est souhaitée en France :**

Une demande d'autorisation de mise en exploitation commerciale doit être présentée à l'EPSF en vertu de l'article 54 du décret n°2006-1279 qui prévoit la fourniture d'un dossier technique de sécurité. Le contenu, l'objet et les pièces à fournir sont précisés par l'article 7 et l'annexe IV de l'arrêté du 31 décembre 2007 relatif aux autorisations de réalisation et de mise en exploitation commerciale des systèmes ou sous-systèmes de transport ferroviaire nouveaux ou substantiellement modifiés.

La conformité du matériel roulant aux règles prises en compte lors du processus d'autorisation de mise en service en Allemagne de ce matériel reprises en annexe 2 et classées dans les catégories REX accepté et A sont reconnues d'office sans qu'il soit nécessaire de fournir les éléments ayant permis d'aboutir à la validation du respect de ces règles (pour le REX voir nota bene).

Les attestations délivrées par l'EBA pour les items classés en catégorie A sont reconnues valides en France pour autant qu'un nouvel élément issu du retour d'expérience n'appelle pas de nouvelles vérifications.

Le dossier technique de sécurité devra cependant comporter une copie de l'autorisation de mise en service en Allemagne délivrée par l'EBA accompagnée d'une attestation de l'EBA de conformité du matériel roulant à l'ensemble des règles reconnues d'office (voir annexe 1). Ces éléments devront faire l'objet d'une traduction française officielle.

Le dossier comprendra le cas échéant une copie des déclarations « CE » (telles que définies par les exigences de la STI) liées au matériel roulant accompagnée d'une traduction française officielle.

Il devra en outre être accompagné du rapport d'un expert ou organisme qualifié agréé (EOQA) tel que prévu par le décret n°2006-1279 et décrit par l'arrêté du 31 décembre 2007. Ce dossier portera notamment sur l'analyse des éléments fournis permettant notamment d'attester de la conformité des règles classées dans la catégorie B et C.



## **2. Matériel faisant déjà l'objet d'une autorisation de mise en exploitation commerciale en France et pour lequel une autorisation de mise en service est souhaitée en Allemagne :**

La base légale pour la mise en service est l'article 5 paragraphe 1a du « Allgemeines Eisenbahngesetz (AEG vom 27. Dezember 1993 (BGBl. I S. 2378 (2396) (1994, 2439)), zuletzt geändert durch Gesetz vom 8. November 2007 (BGBl. I S. 2566) » ainsi que les articles 5 – 9 du « Transeuropäische-Eisenbahn-Interoperabilitätsverordnung (TEIV) vom 5. Juli 2007 (BGBl. I S. 13.05). and Art. 32 of Eisenbahn-Bau- und Betriebsordnung (EBO) vom 8. Mai 1967 (BGBl. II S. 1563), zuletzt geändert durch Gesetz vom 21. Juni 2005 (BGBl. I S. 1818). L'EBA a décrit les procédures d'application dans son « Verwaltungsvorschrift für die Abnahme von Eisenbahnfahrzeugen gemäß § 32 Abs. 1 EBO im Zuständigkeitsbereich des Eisenbahn-Bundesamt (VwV Abnahme § 32) » (VwV Abnahme sera révisé en VwLB au cours de l'année 2009).

La conformité du matériel roulant aux règles prises en compte lors du processus d'autorisation de mise en service en France de ce matériel reprises en annexe 2 et classées dans les catégories REX accepté et A sont reconnues d'office sans qu'il soit nécessaire de fournir les éléments ayant permis d'aboutir à la validation du respect de ces règles (pour le REX voir nota bene).

Les attestations délivrées par l'EPSF pour les items classés en catégorie A sont reconnues valides en Allemagne pour autant qu'un nouvel élément issu du retour d'expérience n'appelle pas de nouvelles vérifications.

Le dossier technique de sécurité devra cependant comporter une copie de l'autorisation de mise en service en France délivrée par l'EPSF accompagnée d'une attestation de l'EPSF de conformité du matériel roulant à l'ensemble des règles reconnues d'office (voir annexe 1). Ces éléments devront faire l'objet d'une traduction allemande officielle.

Le dossier comprendra le cas échéant une copie des déclarations « CE » (telles que définies par les exigences de la STI) liées au matériel roulant accompagnée d'une traduction allemande officielle.

*Nota pour les cas 1 et 2 ci-dessus : Dans le cas d'un matériel roulant ancien<sup>1</sup> déjà autorisé dans un des deux pays et à ce jour en exploitation, l'autorité nationale de sécurité du pays où circule déjà le matériel pourra s'appuyer sur un retour d'expérience suffisant<sup>2</sup> de l'exploitation de ce matériel pour valider la conformité d'une partie des différents items (voir la colonne « REX » du tableau annexe 2). Cependant, chaque autorité nationale de sécurité reste responsable de la prise en compte du retour d'expérience.*

*La vérification de la conformité des autres items ne relevant pas du retour d'expérience ainsi recueilli restera de la responsabilité de l'autorité du second pays.*

Dans le document technique EPSF/EBA/Checklist apparaît également le référentiel initial (par exemple les fiches UIC) pouvant être considéré comme équivalent aux référentiels nationaux en vigueur.

**II - Cas du matériel nouveau pour les deux pays :** Il est possible dans ce cas de procéder à une admission croisée, les travaux d'inspection étant partagés entre les deux agences de

---

<sup>1</sup> Est considéré comme « ancien » un matériel roulant conçu et construit selon un référentiel (ou une partie de référentiel) antérieur à celui utilisé dans le cadre des accords de reconnaissance mutuelle en cours.

<sup>2</sup> Un retour d'expérience est suffisant lorsque l'exploitation du matériel considéré est faite sur un parc homogène, dans des conditions d'exploitation comparables et sur un volume de trafic représentatif (nombre de véhicules pendant un temps donné) permettant ainsi une exploitation significative des renseignements recueillis.



sécurité, l'une d'entre elles assurant la coordination.

Dans ce cas, les deux démarches seront engagées simultanément auprès des autorités de chacun des pays. Les deux autorités mettent en place une organisation commune pour chaque projet de ce type qui devra notamment comprendre un calendrier de mise en œuvre. La répartition entre pays ne pourra se faire que par chapitre de façon à préserver la cohérence du système.

Une des deux autorités sera identifiée pour coordonner les procédures d'admission en fonction des caractéristiques de projet et notamment de la responsabilité « système ». Cette autorité sera en particulier chargée d'émettre la première autorisation de mise en exploitation commerciale.

### **3. Sollicitation de la première autorisation de mise en exploitation commerciale en France :**

Il doit être introduit une demande d'autorisation de mise en exploitation commerciale auprès de l'EPSF en vertu de l'article 43 du décret n°2006-1279 qui prévoit la fourniture :

- d'un dossier de définition de sécurité dont le contenu l'objet et les pièces à fournir sont précisés par l'article 4 et l'annexe I de l'arrêté du 31 décembre 2007.
- d'un dossier préliminaire de sécurité dont le contenu l'objet et les pièces à fournir sont précisés par l'article 5 et l'annexe II de l'arrêté du 31 décembre 2007.
- d'un dossier de sécurité dont le contenu l'objet et les pièces à fournir sont précisés par l'article 6 et l'annexe III de l'arrêté du 31 décembre 2007.

Le dossier de sécurité devra cependant comporter une copie d'une attestation de l'EBA de conformité du matériel roulant à l'ensemble des règles reconnues d'office (voir annexe 1). Ces éléments devront faire l'objet d'une traduction française officielle.

La conformité du matériel roulant aux règles prises en compte lors du processus d'autorisation de mise en service en Allemagne de ce matériel reprises en annexe 2 et classées dans la catégorie A est reconnue d'office sans qu'il soit nécessaire de fournir les éléments ayant permis d'aboutir à la validation du respect de ces règles.

Les attestations délivrées par l'EBA pour les items classés en catégorie A sont reconnues valides en France pour autant qu'un nouvel élément issu du retour d'expérience n'appelle pas de nouvelles vérifications.

Le dossier comprendra le cas échéant une copie des déclarations « CE » liées au matériel roulant accompagnée d'une traduction française officielle.

Il devra en outre être accompagné du rapport d'un expert ou organisme qualifié agréé (EOQA) tel que prévu par le décret n°2006-1279 et décrit par l'arrêté du 31 décembre 2007 ce dossier portera notamment sur le système et sur l'analyse des éléments fournis permettant notamment d'attester de la conformité des règles classées dans la catégorie B et C.

L'autorisation de première mise en exploitation commerciale en France est menée conformément à l'arrêté du 31 Décembre 2007.

L'autorisation de première mise en service en Allemagne est menée conformément au TEIV du 05-07-2007.

#### **4. Sollicitation de la première autorisation de mise en exploitation commerciale en Allemagne :**

La base légale pour la mise en service est l'article 5 paragraphe 1a du « Allgemeines Eisenbahngesetz (AEG vom 27. Dezember 1993 (BGBl. I S. 2378 (2396) (1994, 2439)), zuletzt geändert durch Gesetz vom 8. November 2007 (BGBl. I S. 2566) » ainsi que les articles 5 – 9 du « Transeuropäische-Eisenbahn-Interoperabilitätsverordnung (TEIV) vom 5. Juli 2007 (BGBl. I S. 13.05). and Art. 32 of Eisenbahn-Bau- und Betriebsordnung (EBO) vom 8. Mai 1967 (BGBl. II S. 1563), zuletzt geändert durch Gesetz vom 21. Juni 2005 (BGBl. I S. 1818). L'EBA a décrit les procédures d'application dans son « Verwaltungsvorschrift für die Abnahme von Eisenbahnfahrzeugen gemäß § 32 Abs. 1 EBO im Zuständigkeitsbereich des Eisenbahn-Bundesamt (VwV Abnahme § 32) » (VwV Abnahme sera révisé en VwIB au cours de l'année 2009).

Le dossier technique de sécurité devra comporter une copie de l'autorisation de mise en exploitation commerciale en France délivrée par l'EPSF accompagnée d'une attestation de l'EPSF de conformité du matériel roulant à l'ensemble des règles reconnues d'office. (cf. annexe 1). Ces éléments devront faire l'objet d'une traduction allemande officielle.

Le dossier de sécurité devra cependant comporter une copie d'une attestation de l'EPSF de conformité du matériel roulant à l'ensemble des règles reconnues d'office (voir annexe 1). Ces éléments devront faire l'objet d'une traduction allemande officielle.

La conformité du matériel roulant aux règles prises en compte lors du processus d'autorisation de mise en service en France de ce matériel reprises en annexe 2 et classées dans la catégorie A sont reconnues d'office sans qu'il soit nécessaire de fournir les éléments ayant permis d'aboutir à la validation du respect de ces règles.

Les attestations délivrées par l'EPSF pour les items classés en catégorie A sont reconnues valides en Allemagne pour autant qu'un nouvel élément issu du retour d'expérience n'appelle pas de nouvelles vérifications.

Le dossier comprendra le cas échéant une copie des déclarations « CE » liées au matériel roulant accompagnée d'une traduction allemande officielle.

L'autorisation de première mise en exploitation commerciale en France est menée conformément à l'arrêté du 31 Décembre 2007.

L'autorisation de première mise en service en Allemagne est menée conformément au TEIV du 05-07-2007.

*Nota : Dans les cas 3 et 4 du chapitre II, les attestations de conformité relatives aux items classés « A » pourront être délivrées avant l'autorisation de mise en exploitation commerciale définitive et complète du matériel roulant par la seconde autorité à la première autorité.*



## Annexe 1 : Attestation de conformité

<b>ATTESTATION DE CONFORMITE</b> <b>Document justificatif dans le cadre de la reconnaissance mutuelle</b> <b>pour la réception / l'autorisation de mise en service</b> <b>du matériel roulant...</b>
---

### Chapitre de la liste commune

« Titre »

<b>Caractéristique évaluée</b>	<i>Description succincte de la caractéristique évaluée.</i>
<b>Réglementation déterminante</b>	<i>Mention de l'exigence du document de référence commun et/ou de la réglementation qui y est exigée.</i>
<b>Type de l'examen</b>	

### Démonstration

<b>Consignes / spécifications / objectifs de protection</b>	<i>Description des consignes/spécifications du document de référence commun (Référentiel Commun) et/ou de la réglementation déterminante.</i>
<b>Liste des documents</b>	<i>Liste des références documentaires en annexe comprenant le nom, le numéro, la version et la date d'émission de chaque document examiné.</i>
<b>Localisation de la documentation</b>	<i>Lieu dans lequel la documentation peut être consultée en cas de besoin.</i>
<b>Résultat du contrôle de conformité</b>	<i>Caractéristique démontrée et raison de la justification (éventuellement citations).</i>
<b>Evaluation des résultats du contrôle de conformité</b>	<i>Evaluation des résultats de l'examen. Le cas échéant, catégorisation du matériel roulant.</i>
<b>Conditions et limitations d'utilisation</b>	<i>Le cas échéant, restrictions qui découlent de l'examen.</i>

\_\_\_\_\_  
Lieu et date

\_\_\_\_\_  
Nom du rédacteur / EPSF /  
EBA

\_\_\_\_\_  
Signature

## Annexe 2 : récapitulatif et classification

Les points techniques (items) ont été classés par les experts de l'EBA et de l'EPSF selon la liste reprise ci-après :

Items	dénomination	REX <sup>(1)</sup>	Matériel roulant	
			locomotives	Autres matériels
1	Comportement dynamique	/	AB	A ou C
2	Structure de caisse	X	A	A ou C
3	Choc et traction	X	A	A
4	bogie / roulement	X	A	A
5	essieu monté	X	A	A
6	installation de frein	/	AB	A ou C
7	Installations soumises à surveillance	X	A	A ou B
8	Pantographes	/	C	C
9	fenêtres frontales / latérales	/	A	A
10	Portes	/	/	A ou B
11	intercirculation	X	/	A
12	Alimentation en énergie et compatibilité électro-magnétique	/	C	A ou C
13	Système de contrôle	/	B	A
14	Installations d'eau de boisson et d'eaux usées	X	/	C
15	Protection de l'environnement	X	B	A ou C
16	Protection incendie	X	A	A
17	Sécurité du travail	X	A	A
18	Gabarit des véhicules	X	A	A
19	Autres équipements concernant la sécurité	/	A/C	A ou C
20	Réservoir	X	/	Non concerné
21	Réservoirs à marchandises à déchargement par pression	X	/	Non concerné
22	Protection (sécurisation) des chargements	X	/	Non concerné
23	Inscriptions	X	AB	A ou B
24	Techniques d'assemblage (soudure, collage, techniques d'assemblage mécanique)	X	A	A
25	Organismes d'essai	X	/	A ou C

(1) REX signifie que pour le matériel en exploitation, le retour d'expérience peut être pris en compte pour la mise en service.



## Deutsche Version

Dieses Dokument ist der Anwendungsleitfaden zu der Vereinbarung der gegenseitigen Anerkennung zwischen dem Eisenbahn-Bundesamt (EBA) und dem Etablissement public de sécurité ferroviaire (EPSF), die am 16. April 2008 unterzeichnet wurde.

Ziel dieses Dokumentes ist es, den Ablauf der gegenseitigen Zulassungsverfahren für Eisenbahnfahrzeuge zu erläutern, einschließlich bei Erneuerung und Umrüstung. Bei Bedarf wird dieser Anwendungsleitfaden gemeinsam von EBA und EPSF fortgeschrieben; die aktuellen, für jedes Land gültigen technischen Anforderungen finden sich in dem technischen Dokument EPSF/EBA/checklist, Anlage zur Vereinbarung über das Verfahren der gegenseitigen Anerkennung der Zulassung für konventionelle und Hochgeschwindigkeitslokomotiven, -triebzüge und Reisezugwagen vom 16.04.2008.

I- Fahrzeuge, die bereits in einem der teilnehmenden Länder eine Inbetriebnahmegenehmigung erhalten haben:

**1. Das Fahrzeug hat in Deutschland bereits eine Abnahme erhalten und in Frankreich wird die Inbetriebnahmegenehmigung beantragt:**

Ein Antrag auf Erteilung der Inbetriebnahmegenehmigung muss bei der EPSF nach Rechtsgrundlage von Artikel 54 der Verordnung Nr. 2006-1279 gestellt werden.

Dabei ist die technische Sicherheitsakte vorzulegen, deren Inhalt, Zielsetzung und einzureichende Unterlagen in Artikel 7 und Anhang IV des Erlasses vom 31. Dezember 2007, hinsichtlich der Inbetriebnahmegenehmigung von neuen oder wesentlich geänderten Systemen oder Teilsystemen für den Eisenbahnverkehr, genannt werden.

Die Übereinstimmung des Fahrzeugs mit den Vorschriften, die zur Abnahme dieses Fahrzeugs in Deutschland angewendet wurden, aufgeführt in Anhang 2 und in der Kategorie REX akzeptiert und A, werden ohne weitere Prüfung anerkannt. Die Vorlage der entsprechenden Nachweise, die zur Erklärung der Einhaltung dieser Vorschriften geführt haben, ist nicht erforderlich. (für REX siehe nota bene)

Die Genehmigungen des EBA für Punkte der Kategorie A werden in Frankreich so lange als gültig anerkannt, bis durch Erkenntnisse aus der Betriebserfahrung zusätzliche Prüfungen erforderlich werden.

Die technische Sicherheitsakte muss jedoch eine Kopie der durch das EBA ausgestellten Inbetriebnahmegenehmigung für Deutschland enthalten zusammen mit einer Nachweisbescheinigung für die Übereinstimmung mit den gültigen Regeln (siehe Anhang 1). Diese Unterlagen müssen mit einer offiziellen Übersetzung in die französische Sprache übersetzt sein.

Für den Fall, dass die Akte Kopien von EG-Bescheinigungen, die TSI-Anforderungen betreffen, zu diesem Fahrzeug enthält, müssen diese mit einer offiziellen Übersetzung in die französische Sprache übersetzt sein.

Der Akte muss außerdem ein Bericht eines Sachverständigen oder einer qualifizierten und zugelassenen Organisation (EOQA) beigefügt werden gemäß Verordnung Nr. 2006-1279 und wie in dem Erlass vom 31. Dezember 2007 erläutert. Dieses Dokument muss insbesondere die Analyse der eingereichten Dokumente beschreiben, um die Übereinstimmung mit den Vorschriften der in Kategorie B und C klassifizierten Punkte nachzuweisen.



## 2. Das Fahrzeug hat in Frankreich bereits eine Abnahme erhalten und in Deutschland wird eine Inbetriebnahmegenehmigung beantragt:

Ein Antrag auf Erteilung der Inbetriebnahmegenehmigung muss beim EBA gestellt werden. Rechtsgrundlage ist § 5 Absatz 1a Nr. 1 des Allgemeinen Eisenbahngesetzes (AEG vom 27. Dezember 1993 (BGBl).S. 2378 (2396) (1994, 2439)), zuletzt geändert durch Gesetz vom 08.November. 2007 (BGBl), I S. 2566)“ zusammen mit Art. 5 – 9 der Transeuropäischen-Eisenbahn-Interoperabilitätsverordnung (TEIV) vom 5. Juli 2007 (BGBl. I S. 13.05) und Art. 32 der Eisenbahn-Bau- und Betriebsordnung (EBO) vom 8. Mai 1967 (BGBl. II S. 1563), zuletzt geändert durch Gesetz vom 21. Juni 2005 (BGBl. I S. 1818).

Das EBA hat das Verfahren zur Abnahme in der „Verwaltungsvorschrift für die Abnahme von Eisenbahnfahrzeugen gemäß § 32 Abs. 1 EBO im Zuständigkeitsbereich des Eisenbahn-Bundesamt (VwV Abnahme § 32)“ beschrieben (VwV Abnahme wird überarbeitet zur VwIB im Laufe des Jahres 2009 ).

Die Übereinstimmung des Fahrzeugs mit den Vorschriften, die zur Abnahme dieses Fahrzeugs in Frankreich angewendet wurden, aufgeführt in Anhang 2 und eingeteilt in der Kategorie REX akzeptiert und A, werden ohne weitere Prüfung anerkannt. Die Vorlage der entsprechenden Nachweise, die zur Erklärung der Einhaltung dieser Vorschriften geführt haben, ist nicht erforderlich. (für REX siehe nota bene)

Die Genehmigungen der EPSF für Punkte der Kategorie A werden in Deutschland so lange als gültig anerkannt, bis durch Erkenntnisse aus der Betriebserfahrung zusätzliche Prüfungen erforderlich werden.

Die technische Sicherheitsakte muss jedoch eine Kopie der durch das EPSF ausgestellten Inbetriebnahmegenehmigung für Frankreich enthalten zusammen mit einer Nachweisbescheinigung für die Übereinstimmung mit den gültigen Regeln (siehe Anhang 1.). Diese Unterlagen müssen mit einer offiziellen Übersetzung in die deutsche Sprache übersetzt sein.

Für den Fall, dass die Akte Kopien von EG-Bescheinigungen die TSI-Anforderungen betreffen, zu diesem Fahrzeug enthält, müssen diese mit einer offiziellen Übersetzung in die deutsche Sprache übersetzt sein.

### Nota bene

In den oben genannten Fällen 1 und 2:

Im Falle eines alten Fahrzeugs<sup>3</sup> das bereits in einem der beiden Länder zugelassen ist und bis zum heutigen Tag in Betrieb ist, kann sich die Sicherheitsbehörde des Landes, in dem das Fahrzeug bereits verkehrt, auf ausreichende Erfahrungswerte aus dem Betrieb dieses Fahrzeugs stützen, um die Übereinstimmung von Teilen der Punkte (siehe Spalte "REX" der Tabelle in Anhang 2) zu erklären. Nichtsdestotrotz trägt jede NSA die Verantwortung, die Erkenntnisse aus der Betriebserfahrung (Feedback) zu würdigen<sup>4</sup>.

Die Prüfung der Übereinstimmung der übrigen Punkte, über die keine Erkenntnisse aus der Betriebserfahrung vorliegen, bleibt weiterhin in der Verantwortung der Sicherheitsbehörde des anderen Landes.

Teilweise sind in dem Arbeitsdokument EPSF/EBA/checklist ursprünglich angewendete Referenzen aufgeführt (z.B. UIC-Richtlinien), die als gleichwertig zu den aktuellen nationalen

---

<sup>3</sup> Als alte Fahrzeuge gelten solche, die konzipiert und gebaut wurden nach den Vorschriften (oder Teilen davon), die vor dem im Rahmen des Abkommens über die gegenseitige Anerkennung gegolten haben.

<sup>4</sup> Als ausreichende Betriebserfahrung gilt, wenn der Betrieb baugleicher Fahrzeuge unter vergleichbaren Betriebsbedingungen und über ein repräsentatives Verkehrsaufkommen (Anzahl der Fahrzeuge während eines definierten Zeitraums) eine aussagefähige Nutzung der gesammelten Informationen ermöglicht.



Vorschriften herangezogen werden können.

## II- Fall: neues Eisenbahnfahrzeug für beide Länder:

Es ist möglich eine gegenseitige Zulassung durchzuführen. Die erforderlichen Prüfungen werden zwischen den beiden NSAs aufgeteilt; eine von beiden stellt die Koordination sicher.

In diesem Fall werden die Anträge auf Erteilung der Inbetriebnahmegenehmigung gleichzeitig bei den jeweiligen NSAs in beiden Ländern vorgelegt. Die NSAs müssen für jeden Antrag eine gemeinsame Vorgehensweise vereinbaren, die auch einen Zeitplan für die Umsetzung beinhalten muss.

Um die Zusammengehörigkeit des Systems zu sicher zu stellen, kann die Arbeit zwischen den beiden Ländern nur mit dem Ziel der Abnahme des gesamten Fahrzeugs aufgeteilt werden.

Eine der beiden Behörden wird bestimmt, die Zulassungsverfahren gemäß den Projekteigenschaften und insbesondere der « System » Verantwortung zu koordinieren. Es ist insbesondere die Aufgabe dieser NSA, die erste Inbetriebnahmegenehmigung auszustellen.

### **3. Antrag auf erstmalige Inbetriebnahmegenehmigung in Frankreich :**

Es muss ein Antrag auf Erteilung der Inbetriebnahmegenehmigung gemäß Art. 43 der Verordnung Nr. 2006-1279 bei der EPSF eingereicht werden. Diese sieht die Vorlage von folgenden Dokumenten vor :

- Eine Sicherheitsdefinitionsakte deren Zielsetzung und Bestandteile und die einzureichenden Unterlagen in Artikel 4 des Anhang I des Erlass vom 31. Dezember 2007 festgelegt werden.
- Eine vorläufige Sicherheitsakte deren Inhalt, Zielsetzung und die einzureichenden Unterlagen in Artikel 5 des Anhang II des Erlass vom 31. Dezember 2007 festgelegt werden.
- Eine Sicherheitsakte deren Inhalt, Zielsetzung und die einzureichenden Unterlagen in Artikel 6 des Anhang III des Erlass vom 31. Dezember 2007 festgelegt werden.

Die Sicherheitsakte muss jedoch eine Kopie der durch das EBA ausgestellten Konformitätsbescheinigung mit allen ohne weitere Prüfung anerkannten Vorschriften enthalten (siehe Anhang 1.) Diese Unterlagen müssen in einer offiziellen Übersetzung in Französisch übersetzt sein.

Die Übereinstimmung des Fahrzeugs mit den Vorschriften, die während des Verfahrens zur Inbetriebnahmegenehmigung für dieses Fahrzeug in Deutschland berücksichtigt wurden, die in Anhang 2 genannt und in Kategorie A eingeteilt wurden, werden anerkannt ohne dass die Vorlage von Nachweisdokumenten erforderlich ist, die zur Validierung der Übereinstimmung mit diesen Vorschriften geführt haben.

Die Genehmigungen des EBA für Punkte der Kategorie A werden in Frankreich so lange als gültig anerkannt, bis durch Erkenntnisse aus der Betriebserfahrung zusätzliche Prüfungen erforderlich werden.

Für den Fall, dass die Akte Kopien von EG-Bescheinigungen zu diesem Fahrzeug enthält, müssen diese mit einer offiziellen Übersetzung in die französische Sprache übersetzt sein.

Der Sicherheitsakte muss außerdem ein Bericht eines Sachverständigen oder einer qualifizierten und zugelassenen Organisation (EOQA) (unabhängiger Sicherheitsprüfer) beigefügt werden gemäß Verordnung Nr. 2006-1279 und wie in dem Erlass vom 31. Dezember 2007 erläutert. Dieses Dokument muss insbesondere die Prüfung der eingereichten Dokumente beschreiben, um die Übereinstimmung mit den Vorschriften der in Kategorie B und C klassifizierten Punkte nachweisen.



Die Genehmigung zur erstmaligen Inbetriebnahme in Frankreich wird entsprechend dem Erlass vom 31. Dezember 2007 erteilt.

Die Genehmigung zur Inbetriebnahme in Deutschland wird entsprechend der TEIV vom 05.07.2007 erteilt.

#### **4. Antrag auf erstmalige Inbetriebnahmegenehmigung Inbetriebnahme in Deutschland:**

Es muss ein Antrag auf Erteilung der erstmaligen Inbetriebnahmegenehmigung beim EBA eingereicht werden.

Rechtsgrundlage ist §. 5 Absatz 1a Nr. 1 des Allgemeinen Eisenbahngesetzes (AEG vom 27. Dezember 1993 (BGBl. S. 2378 (2396) (1994, 2439)), zuletzt geändert durch Gesetz vom 08. November 2007 (BGBl. I S. 2566)“ zusammen mit Art. 5 – 9 der Transeuropäischen Eisenbahn-Interoperabilitätsverordnung (TEIV) vom 5. Juli 2007 (BGBl. I S. 13.05) und Art. 32 der Eisenbahn-Bau- und Betriebsordnung (EBO) vom 8. Mai 1967 (BGBl. II S. 1563), zuletzt geändert durch Gesetz vom 21. Juni 2005 (BGBl. I S. 1818).

Das EBA hat das Verfahren zur Abnahme in der „Verwaltungsvorschrift für die Abnahme von Eisenbahnfahrzeugen gemäß § 32 Abs. 1 EBO im Zuständigkeitsbereich des Eisenbahn-Bundesamt (VwV Abnahme § 32)“ beschrieben (VwV Abnahme wird überarbeitet zur VwIB im Laufe des Jahres 2009).

Die technische Sicherheitsakte muss jedoch eine Kopie der durch das EPSF in Frankreich ausgestellten Inbetriebnahmegenehmigung enthalten zusammen mit einer Nachweisbescheinigung des EPSF über die Übereinstimmung mit allen ohne weitere Prüfung anerkannten Vorschriften. (siehe Anlage 1) Diese Unterlagen müssen in einer offiziellen Übersetzung in die deutsche Sprache übersetzt sein.

Die Übereinstimmung des Fahrzeugs mit den Vorschriften, die während des Verfahrens zur Inbetriebnahmegenehmigung für dieses Fahrzeug in Frankreich berücksichtigt wurden, die in Anhang 2 genannt und in Kategorie A eingeteilt wurden, werden anerkannt ohne dass die Vorlage von Nachweisdokumenten erforderlich ist, die zur Validierung der Übereinstimmung mit diesen Vorschriften geführt haben.

Die Genehmigungen der EPSF für Punkte der Kategorie A werden in Deutschland so lange als gültig anerkannt, bis durch Erkenntnisse aus der Betriebserfahrung zusätzliche Prüfungen erforderlich werden.

Für den Fall, dass die Akte Kopien von EG-Bescheinigungen zu diesem Fahrzeug enthält, müssen diese mit einer offiziellen Übersetzung in die deutsche Sprache übersetzt sein.

Die Genehmigung zur erstmaligen Inbetriebnahme in Deutschland wird entsprechend der TEIV vom 05.07.2007 erteilt.

Die Genehmigung zur Inbetriebnahme in Frankreich wird entsprechend dem Erlass vom 31. Dezember 2007 erteilt

Nota Bene :

In den Fällen 3 und 4 des Kapitel II, können die Zertifikate zur Bestätigung der Übereinstimmung hinsichtlich der in Kategorie A klassifizierten Punkte der ersten Behörde vor der endgültigen und vollständigen Erteilung der Genehmigung zur Inbetriebnahme durch eine zweite NSA übergeben werden.



## Anhang 1. : Zertifikat zur Bestätigung der Übereinstimmung

<b>BESCHEINIGUNG DER KONFORMITÄT</b> Nachweisdokument im Rahmen der gegenseitigen Anerkennung zur Anerkennung / Genehmigung der Inbetriebnahme des Eisenbahnfahrzeugs....
---

### Kapitel der Checkliste

« Titel »

<b>Bewertetes Merkmal</b>	<i>Kurzbeschreibung des bewerteten Merkmal</i>
<b>Vorschrift</b>	<i>Angabe der Anforderung in der Checkliste bzw. geforderte Vorschrift</i>
<b>Art der Prüfung</b>	

### Nachweis

<b>Vorgaben / Schutzziele / Spezifikationen</b>	<i>Beschreibung der Vorgaben/Spezifikationen des gemeinsamen Regelwerkes bzw. der relevanten Vorschriften</i>
<b>Liste der Dokumente</b>	<i>Liste der Referenzdokumente im Anhang einschließlich Namen, Nummer, Version und Erscheinungsdatum jedes geprüften Dokumentes.</i>
<b>Ablageort der Dokumente</b>	<i>Ort an dem die Dokumente bei Bedarf geprüft werden können.</i>
<b>Prüfergebnisse</b>	<i>Nachgewiesenes Merkmal und Begründung des Nachweis (eventuell Zitate)</i>
<b>Bewertung der Prüfergebnisse</b>	<i>Bewertung der Prüfergebnisse. Gegebenenfalls Kategorisierung der Eisenbahnfahrzeuge.</i>
<b>Nutzungsbedingungen und -beschränkungen</b>	<i>Gegebenenfalls, Beschränkungen die sich aus der Prüfung ergeben.</i>

\_\_\_\_\_  
Ort und Datum

\_\_\_\_\_  
Name des Redakteurs /  
EPSF / EBA

\_\_\_\_\_  
Unterschrift

## Anhang 2 :Zusammenfassung und Klassifizierung

Die technischen Punkte (items) wurden von den Sachverständigen des EBA und des EPSF nach der nachfolgenden Liste eingeteilt :

Items	Benennung	REX	Eisenbahnfahrzeug	
			Lokomotive	Sonstige
1	Fahrtechnik (Fahrverhalten)	/	AB	A oder C
2	Fahrzeugaufbau	X	A	A oder C
3	Zug- und Stoßeinrichtungen	X	A	A
4	Drehgestell / Fahrwerk	X	A	A
5	Radsatz / Radsatzlager	X	A	A
6	Bremseinrichtung	/	AB	A oder C
7	Überwachungsbedürftige Anlagen	X	A	A oder B
8	Stromabnehmer	/	C	C
9	Front- / Seitenfenster	/	A	A
10	Türen	/	/	A oder B
11	Übergänge/Durchgänge	X	/	A
12	Energieversorgung und EMV	/	C	A oder C
13	Software	/	B	A
14	Trink- und Abwasseranlagen	X	/	C
15	Umweltschutz	X	B	A oder C
16	Brandschutz	X	A	A
17	Arbeitsschutz	X	A	A
18	Fahrzeugbegrenzung	X	A	A
19	Sonstige sicherheitstechnische Einrichtungen	/	A/C	A oder C
20	Tank	X	/	Nicht betroffen
21	Ladegutbehälter mit Druckentleerung	X	/	Nicht betroffen
22	Ladungssicherung	X	/	Nicht betroffen
23	Anschriften	X	AB	A oder B
24	Fügetechniken (schweißen, kleben, mechanische Fügetechniken)	X	A	A
25	Prüfeinrichtungen	X	/	A oder C

(1) REX bedeutet dass bei vorhandenen Fahrzeugen Betriebserfahrungen bei der Inbetriebnahme berücksichtigt werden können.



Appendix A

*English translation*

---

***Protocol for setting up cross-acceptance  
procedures of locomotives and rolling stock for  
passengers for high speed and conventional  
railway systems – Application guide***

27.03.2009

This document is the application guide related to cross-acceptance agreement signed between Eisenbahn – Bundesamt (EBA) and Etablissement public de sécurité ferroviaire (EPSF) on April 16<sup>th</sup> 2008.

The objective of the document is to explain the functioning of cross-acceptance procedures for placing into service rolling stock, including in case of its renewal or upgrading. If necessary this application guideline is updated together by EBA and EPSF; the technical requirements in force in each country are in the technical document EPSF/EBA/checklist as an appendix to the protocol for setting up cross-acceptance procedures of locomotives and passenger rolling stock for high speed and conventional railway systems signed on 16-04-2008.

#### I. Case of rolling stock already authorised in one of the two countries:

##### **1. Rolling stock already authorised in Germany and presented for authorisation to be placed in service in France :**

A demand for authorisation of putting into commercial operation must be presented to EPSF according to article 54 of decree 2006-1279 requesting a safety technical file to be provided. The content, the objective and the elements to be provided are defined in article 7 and appendix IV of arrêté related to authorisations for realizing and putting into commercial operation systems or subsystems new or substantially modified for railway transport of December 31<sup>st</sup> 2007.

The compliance of rolling stock with the rules taken into account during the process of authorisation for placing in service in Germany, shown in appendix 2 and classified in categories REX accepted and A are automatically accepted with no need for presenting proof elements that were provided for validation of the compliance with these rules (for REX see nota bene).

The approvals of the EBA for A categorized items are accepted as being valid in France as long as a new element coming from operation feedback does not request additional checks.

However, the safety technical file must include a copy of the authorisation for placing in service in Germany issued by EBA together with a certificate of attestation from EBA of compliance of the rolling stock with all the rules automatically accepted (see appendix 1). These elements must be translated in French according to an official translation.

If necessary, the file must include a copy of « EC » declarations (according to TSI's requirements) related to the rolling stock and translated in French according to an official translation.

Moreover, the file must be presented together with the report of an expert or organism qualified and agreed (EOQA) [independent safety assessor] according to decree 2006-1279 and described in arrêté of December 31<sup>st</sup> 2007. The file must in particular describe the analysis of the elements provided in order to prove the compliance of the rules classified in categories B and C.

##### **2. Rolling stock already authorised for being put into commercial operation in France and presented for authorisation for placing in service in Germany :**

Legal basis for placing in service is Art. 5 paragraph 1a n. 1 of "Allgemeines Eisenbahngesetz (AEG vom 27. Dezember 1993 (BGBl).S. 2378 (2396) (1994, 2439)), zuletzt geändert durch Gesetz vom. 08.November. 2007 (BGBl), I S. 2566)" together with Art. 5 – 9 of "Transeuropäische-Eisenbahn-Interoperabilitätsverordnung (TEIV) vom 5. Juli



2007 (BGBl. I S. 13.05). and Art. 32 of Eisenbahn-Bau- und Betriebsordnung (EBO) vom 8. Mai 1967 (BGBl. II S. 1563), zuletzt geändert durch Gesetz vom 21. Juni 2005 (BGBl. I S. 1818). EBA has described the application procedures in its „Verwaltungsvorschrift für die Abnahme von Eisenbahnfahrzeugen gemäß § 32 Abs. 1 EBO im Zuständigkeitsbereich des Eisenbahn-Bundesamt (VwV Abnahme § 32)“ (VwV Abnahme will be revised to VwIB by mid of 2009.)

The compliance of rolling stock with the rules taken into account during the process of authorisation for placing in service in France, shown in appendix 2 and classified in categories REX accepted and A are automatically accepted with no need for presenting proof elements that were provided for validation of the compliance with these rules (for REX see nota bene).

The approvals of the EPSF for A categorized items are accepted as being valid in Germany as long as a new element coming from operation feedback does not request additional checks.

However, the safety technical file must include a copy of the authorisation for placing in service in France issued by EPSF together with a certificate of attestation from EPSF of compliance of the rolling stock with all the rules automatically accepted (see appendix 1). These elements must be translated in German according to an official translation.

If necessary, the file must include a copy of « EC » declarations (according to TSI's requirements) related to the rolling stock and translated in German according to an official translation.

*Nota bene for both cases 1 and 2 above : in the case of an old rolling stock<sup>5</sup> already authorised in one of the two countries and currently running, the NSA of the country where the rolling stock is already running can use a sufficient feedback<sup>6</sup> on experience related to operation of this rolling stock in order to validate compliance of part of the items (see column « REX » of the table in appendix 2). Nevertheless each NSA keeps the responsibility to consider operation experience (feedback).*

*Checking of compliance of other items that are not related to feedback on experience remains under the responsibility of NSA from the other country.*

The technical document EPSF/EBA/checklist also refers to initial referent text (for instance UIC leaflets) that can be considered as equivalent to national rules currently in force.

II. Case of new rolling stock for both countries : it is possible in this case to conduct a cross-admission, splitting the inspection works between the two NSAs ; one of them must insure co-ordination.

In this case, the two applications must be presented at the same time to each NSAs in both countries. The NSAs must set up for each demand a common organisation which includes a planning of implementation. The work can be shared between the two countries only on the basis of a whole item in order to preserve the coherence of the system.

One of the two NSAs must be in charge of co-ordination admission procedures according to characteristics of the project and especially according to "system" responsibility. This NSA will be especially in charge of issuing the first authorisation for putting into commercial operation.

---

<sup>5</sup> Is considered as « old », rolling stock designed and built according to a referent text (or part of a referent text) prior to the one in use in the framework of current cross-acceptance agreements.

<sup>6</sup> A feedback is sufficient when operation of the rolling stock is done with a homogeneous fleet, under similar operation conditions and concerning a representative volume of traffic (number of vehicles during a defined period of time), allowing a real use of the information collected.



### **3. Demand of the first authorisation for putting into commercial operation in France :**

The demand for an authorisation of putting in commercial operation must be introduced to EPSF according to article 43 of decree 2006-1279 that holds the following elements to be provided:

- A safety definition file which content, objective and elements to be provided are defined in article 4 of appendix I of arrêté of December 31<sup>st</sup> 2007 ;
- A safety preliminary file which content, objective and elements to be provided are defined in article 5 of appendix II of arrêté of December 31<sup>st</sup> 2007 ;
- A safety file which content, objective and elements to be provided are defined in article 6 of appendix III of arrêté of December 31<sup>st</sup> 2007.

However, the safety file must include a copy of the certificate of attestation issued by EBA about compliance of the rolling stock with all the rules automatically accepted (see appendix 1). These elements must be translated in French according to an official translation.

The compliance of the rolling stock with the rules taken into account in the authorisation process for placing in service in Germany as shown in appendix 2 and classified in category A are automatically accepted with no need for presenting proof elements that were provided for validation of compliance with these rules.

The approvals of the EBA for A categorized items are accepted as being valid in France as long as a new element coming from operation feedback does not request additional checks.

Eventually, the file includes a copy of the « EC » notifications related to the rolling stock, translated in French according to an official translation.

The safety file must be presented together with a report from an expert or organism qualified and agreed (EOQA) [independent safety assessor] according to decree 2006-1279 and described in arrêté of December 31<sup>st</sup> 2007. This file must describe in particular the system and the analysis of the elements provided that give the possibility to attest to compliance with the rules classified in categories B and C.

The authorisation for first placing in service in France is delivered according to the arrêté of 31 December 2007.

The authorisation for first placing in service in Germany is delivered according to the TEIV of 05-07-2007.

### **4. Demand of the first authorisation for putting into commercial operation in Germany:**

Legal basis for placing in service is Art. 5 paragraph 1a n. 1 of "Allgemeines Eisenbahngesetz (AEG vom 27. Dezember 1993 (BGBl).S. 2378 (2396) (1994, 2439)), zuletzt geändert durch Gesetz vom. 08.November. 2007 (BGBl, I S. 2566)" together with Art. 5 – 9 of "Transeuropäische-Eisenbahn-Interoperabilitätsverordnung (TEIV) vom 5. Juli 2007 (BGBl. I S. 13.05). and Art. 32 of Eisenbahn-Bau- und Betriebsordnung (EBO) vom 8. Mai 1967 (BGBl. II S. 1563), zuletzt geändert durch Gesetz vom 21. Juni 2005 (BGBl. I S.



1818). EBA has described the application procedures in its „Verwaltungsvorschrift für die Abnahme von Eisenbahnfahrzeugen gemäß § 32 Abs. 1 EBO im Zuständigkeitsbereich des Eisenbahn-Bundesamt (VwV Abnahme § 32)“ (VwV Abnahme will be revised to VwLB by mid of 2009.)

The safety technical file must include a copy of the authorisation for putting into commercial operation in France issued by EPSF together with a certificate of attestation issued by EPSF for compliance of the rolling stock with all the rules automatically accepted (see annex 1). These elements must be translated in German according to an official translation.

The compliance of the rolling stock with the rules taken into account in the authorisation process for placing in service in France as shown in appendix 2 and classified in category A are automatically accepted with no need for presenting proof elements that were provided for validation of compliance with these rules.

The approvals of the EPSF for A categorized items are accepted as being valid in Germany as long as a new element coming from operation feedback does not request additional checks.

Eventually, the file includes a copy of the « EC » notifications related to the rolling stock, translated in German according to an official translation.

The authorisation for putting into service in Germany is delivered according to TEIV of 05-07-2007.

The authorisation for putting into commercial operation in France is delivered according to the arrêté of 31 December 2007.

*Nota Bene : in cases 3 and 4 of chapter II, the certificates of attestation for compliance related to items classified in category A can be delivered before the definitive and complete issuance of authorisation for putting into commercial operation by the second NSA to the first one.*

## Appendix 1 : Certificate of attestation of compliance

<b>CERTIFICATE OF ATTESTATION OF COMPLIANCE</b> <b>Written proof in the framework of cross-acceptance</b> <b>for acceptance / authorisation for placing in service the rolling stock ...</b>
--

### Chapter from the common list

« Title »

<b>Assessed characteristic</b>	<i>Slight description of the assessed characteristic.</i>
<b>Decisive rule</b>	<i>Indication of the requirement in the common reference document and/or of the required rule.</i>
<b>Examination type</b>	

### Demonstration

<b>Instructions / specifications / protective objectives</b>	<i>Description of instructions/specifications in the common reference document (Common Reference Document) and/or of the decisive rule.</i>
<b>List of documents</b>	<i>List of documents' references in appendix with the name, the number, the version and the date of issuing of each document examined.</i>
<b>Location of documents</b>	<i>Place where the documents can be examined if needed.</i>
<b>Results of the examination</b>	<i>Demonstrated characteristic and reason for justification (eventually quotation).</i>
<b>Assessment of the results of the examination</b>	<i>Assessment of the results of the examination. Eventually, categorization of the rolling stock.</i>
<b>Conditions and limitations of use</b>	<i>Eventually, restrictions after examination.</i>

\_\_\_\_\_  
Place and date

\_\_\_\_\_  
Name of the writer / EPSF /  
EBA

\_\_\_\_\_  
Signature



## Appendix 2 : recapitulation and classification

The technical points (items) have been classified by experts from EBA and EPSF according to the list below :

Items	designation	REX <sup>(1)</sup>	Rolling stock	
			locomotives	Other rolling stock
1	Dynamic performance	/	AB	A or C
2	Body structure	X	A	A or C
3	Impact and motive power	X	A	A
4	bogie / running gear	X	A	A
5	Pair of wheels	X	A	A
6	brake system	/	AB	A or C
7	Installations under supervision	X	A	A or B
8	Pantographs	/	C	C
9	front / side windows	/	A	A
10	doors	/	/	A or B
11	intercommunication	X	/	A
12	Power supply and electromagnetic compliance	/	C	A or C
13	Software	/	B	A
14	Installations for drinking water and waste water	X	/	C
15	Environmental protection	X	B	A or C
16	Fire protection	X	A	A
17	Occupational safety	X	A	A
18	Vehicles gauge	X	A	A
19	Other equipments related to safety	/	A/C	A or C
20	Tank	/	/	Not concerned
21	Freight tank wagons with pressure discharger device	/	/	Not concerned
22	Loading protection	/	/	Not concerned
23	Marking	X	AB	A or B
24	Assembling techniques (welding, sticking, mechanical assembling techniques)	X	A	A
25	Testing bodies	X	/	A or C

(1) REX means that for existing rolling stock operation feedback can be taken into account for placing into service.