
Protocole de mise en œuvre des procédures de reconnaissance mutuelle d'autorisation des locomotives et du matériel à voyageurs conventionnel et grande vitesse –

Section III du guide d'application :

Modifications du matériel

Vereinbarung über das Verfahren der gegenseitigen Anerkennung der Zulassung von Lokomotiven und Reisezügen für Hochgeschwindigkeits- und konventionelle Bahnsysteme –




Anwendungsleitfaden III. Abschnitt:




Umrüstungen/Erneuerungen an einem Fahrzeug

FICHE D'IDENTIFICATION – IDENTIFIKATIONSBLATT

Titre du document	Protocole de mise en œuvre des procédures de reconnaissance mutuelle d'autorisation des locomotives et du matériel à voyageurs conventionnel et grande vitesse – Section III du guide d'application : Modifications du matériel
Titel des Dokuments	Vereinbarung über das Verfahren der gegenseitigen Anerkennung der Zulassung von Lokomotiven und Reisezügen für Hochgeschwindigkeits- und konventionelle Bahnsysteme – Anwendungsleitfaden III. Abschnitt: Umrüstungen/Erneuerungen an einem Fahrzeug
Référence - Zeichen	EPSF/EBA/guide d'application – Anwendungsleitfaden 02.12.2016

Validation – Validierung

Version	Date	Motivation	Pages	EBA Signature nom	EBA Signature visa	EPSF Signature nom	EPSF Signature visa
1	02.12.2016	Création du document	12	DRILLER		CEBULSKI	BLANC
							

Version	Datum	Anlass	Seiten	EBA Name	EBA Unterschrift	EPSF Name	EPSF Unterschrift
1	02.12.2016	Erstellung des Dokuments	12	DRILLER		CEBULSKI	BLANC
							

III. Modifications du matériel ayant déjà une autorisation de mise en service dans les deux pays

Généralités

En Allemagne, conformément au § 9 Alinéa 4 du TEIV en liaison avec l'Annexe 3, l'EBA décide, après transmission des documents relatifs aux travaux envisagés par le demandeur, si ces travaux constituent ou non une modification substantielle et donc si le matériel requiert ou non une nouvelle autorisation de mise en service.

En France, il appartient au demandeur de décider si les travaux envisagés constituent ou non une modification significative ou substantielle et donc si le matériel requiert ou non une nouvelle autorisation de mise en service. Toutefois, le demandeur doit conserver la documentation appropriée pour justifier sa décision conformément au point 3 de l'article 4 du règlement (UE) n°402/2013.

En revanche, l'EPSF peut être consulté afin de donner un avis sur les conclusions de l'analyse de sécurité effectuée, et peut, le cas échéant, considérer que les travaux présentés nécessitent une nouvelle autorisation de mise en service conformément à l'article 4-III b) de l'arrêté du 19 mars 2012 fixant les objectifs, les méthodes, les indicateurs de sécurité et la réglementation technique de sécurité et d'interopérabilité applicables sur le réseau ferré national.

En cas de substitutions dans le cadre de la maintenance et autres changements n'entraînant pas d'écart par rapport au dossier technique qui accompagne la déclaration « CE » de vérification, les autorités nationales de sécurité signataires n'ont pas à intervenir dans le processus, à l'exception des cas devant être déclarés à l'EBA. Dans le cas contraire, le dossier technique qui accompagne la déclaration « CE » de vérification doit être mis à jour et tenu à la disposition des autorités nationales de sécurité (*cf. cas 1 dans le tableau ci-après*).

1. Modification non substantielle dans le pays d'origine et ne nécessitant pas une nouvelle autorisation de mise en service

Dans ce cas, il a été décidé, dans le pays d'origine, que la modification est non substantielle et n'a pas d'impact sur la compatibilité entre le matériel et l'infrastructure.

a. Concernant les items classés en catégorie A

Lorsqu'une modification impacte les items classés en catégorie A, la décision prise dans le pays d'origine, selon laquelle les travaux envisagés sur le matériel déjà autorisé dans les deux pays ne constituent pas une modification substantielle et ne nécessitent donc pas de nouvelle autorisation de mise en service, est acceptée par le pays partenaire et ne peut être remise en cause par ce dernier. Une nouvelle autorisation de mise en service ne sera donc pas requise dans les deux pays.

(cf. cas 2 dans le tableau ci-après)

b. Concernant les items classés en catégorie B ou C et les items classés en catégorie A ne pouvant être couverts par une attestation de conformité

Lorsqu'une modification impacte les items classés en catégorie B ou C et les items classés en catégorie A ne pouvant être couverts par une attestation de conformité, le demandeur devra réaliser une évaluation de la modification et vérifier l'intégration en toute sécurité dans les deux pays.

Le demandeur doit alors examiner l'importance de la modification dans le pays partenaire selon l'article 4 du règlement (UE) n° 402/2013.

Le demandeur doit également analyser l'impact de la modification sur la compatibilité entre le matériel et l'infrastructure du pays partenaire afin de s'assurer que :

- le matériel satisfait aux règles du gestionnaire d'infrastructure DB Netz, dans le cas où le pays partenaire est l'Allemagne,
- une nouvelle attestation de compatibilité ne doit pas être délivrée, dans le cas où le pays partenaire est la France.

(cf. cas 2 dans le tableau ci-après)

Le demandeur doit par ailleurs quels que soient les items classés en catégorie A, B ou C impactés :

- lorsque la démarche est entamée en Allemagne, informer l'EPSF de la modification. Cette information doit être accompagnée d'une copie de la décision de l'EBA précisant que la modification n'a pas de caractère substantiel et ne nécessite donc pas de nouvelle autorisation de mise en service.
- lorsque la démarche est entamée en France, transmettre à l'EBA une déclaration, basée sur une évaluation de la sécurité, attestant que la modification n'a pas de caractère substantiel et ne nécessite donc pas de nouvelle autorisation de mise en service et qu'il n'y a pas d'impact sur la compatibilité entre le matériel et l'infrastructure. Cette déclaration est également à fournir à l'EPSF.

2. Modification substantielle nécessitant une nouvelle autorisation de mise en service dans les deux pays

Quels que soient les items classés en catégorie A, B ou C impactés, si une nouvelle autorisation de mise en service est requise dans les deux pays, la procédure à suivre est celle du chapitre II du présent guide.

Le demandeur adresse simultanément à l'EBA et à l'EPSF, une demande d'autorisation de mise en service, conformément à la législation et la réglementation applicables au moment de cette demande, dans laquelle il précise que la procédure précitée est utilisée.

(cf. cas 3 dans le tableau ci-après)

3. Modification substantielle nécessitant une nouvelle autorisation de mise en service uniquement dans le pays partenaire

Si la modification impacte uniquement les items classés en catégorie B et C spécifiques au pays partenaire et si la non régression sur les fonctions du matériel dans le pays d'origine est toujours garantie, alors les modifications nécessitent une nouvelle autorisation de mise en service que dans le pays partenaire.

Le demandeur doit alors déposer une nouvelle demande d'autorisation de mise en service auprès de l'autorité nationale de sécurité du pays partenaire. - -

L'autorité nationale de sécurité du pays d'origine doit en être informée comme suit :

- s'il s'agit de la France, le demandeur doit informer l'EPSF de la modification. Cette information consiste en la transmission d'une copie de l'autorisation de mise en service délivrée par l'EBA et d'une déclaration de non régression de la modification sur les fonctions du matériel pour son exploitation en France accompagnée d'un rapport d'un OQA.
- s'il s'agit de l'Allemagne, les travaux envisagés par le demandeur sont à communiquer à l'EBA selon § 9 alinéa 2 du TEIV. La communication doit être accompagnée d'une copie de l'autorisation de mise en service délivrée par l'EPSF et d'une déclaration de non régression de la modification sur les fonctions du matériel pour son exploitation en Allemagne.
- concernant les attestations de conformité déjà délivrées, le demandeur informe l'autorité nationale de sécurité du pays d'origine du maintien ou non de la validité de celles-ci au regard des modifications envisagées. Une information doit également être fournie concernant les impacts des modifications sur le système complet du matériel roulant.

(cf. cas 4 dans le tableau ci-après)

Tableau : récapitulatif de la gestion des modifications

		Matériel du pays d'origine France		Matériel du pays d'origine Allemagne	
Type/importance de la modification		Procédure de gestion de la modification		Procédure de gestion de la modification	
Impact sur la compatibilité entre le matériel et l'infrastructure	non (cas 1)	Pays d'origine France	Pays partenaire Allemagne	Pays d'origine Allemagne	Pays partenaire France
	non (cas 2)	Pas d'autorisation de mise en service	Pas d'autorisation de mise en service (items classés A)	Pas d'autorisation de mise en service	Pas d'autorisation de mise en service (items classés A)
Substitution dans le cadre de la maintenance	oui (cas 2)	Pas d'autorisation de mise en service (items classés B et C)	Le demandeur examine l'importance selon l'art. 4 du règlement 402/2013	Pas d'autorisation de mise en service (items classés B et C)	Le demandeur examine l'importance selon l'art. 4 du règlement 402/2013
			Le demandeur s'assure de la compatibilité entre le matériel et l'infrastructure (acceptation par GI ; items classés B et C)		Le demandeur s'assure de la compatibilité entre le matériel et l'infrastructure (acceptation par GI; items classés B et C)
Modification non substantielle					

Type/importance de la modification		Matériel du pays d'origine France		Matériel du pays d'origine Allemagne	
		Procédure de gestion de la modification		Procédure de gestion de la modification	
Impact sur la compatibilité entre le matériel et l'infrastructure		Pays d'origine France	Pays partenaire Allemagne	Pays d'origine Allemagne	Pays partenaire France
Modification substantielle	Non (cas 3)	Autorisation de mise en service pour modification (items classés A)	Autorisation de mise en service sur la base des attestations de conformité pour les items classés A	Autorisation de mise en service pour modification (items classés A)	Autorisation de mise en service sur la base des attestations de conformité pour les items classés A
	oui (cas 3)	Autorisation de mise en service pour modification (items classés A, B et C)	Autorisation de mise en service sur la base des attestations de conformité pour items classés A et vérification nationale supplémentaire (items classés B et C)	Autorisation de mise en service pour modification (items classés A, B et C)	Autorisation de mise en service sur la base des attestations de conformité pour items classés A et vérification nationale supplémentaire (items classés B et C)
Modification substantielle impactant des items classés B et C spécifiques au pays partenaire	oui (cas 4)	Pas d'autorisation de mise en service (En cas de non-régression prouvée - non significatif dans le sens de l'article 4 du règlement 402/2013)	Autorisation de mise en service sur la base de la vérification nationale (items classés B et C)	Pas d'autorisation de mise en service (En cas de non-régression prouvée - non significatif dans le sens de l'article 4 du règlement 402/2013)	Autorisation de mise en service sur la base de la vérification nationale (items classés B et C)

III. Umrüstungen/Erneuerungen an einem Fahrzeug, für das bereits eine Inbetriebnahmegenehmigung in den beiden Ländern erhalten haben

Allgemeines

Gemäß § 9 Absatz 4 und Anhang 3 der TEIV entscheidet in Deutschland das EBA nach Vorlage der erforderlichen Unterlagen zu den geplanten Umrüstungen/Erneuerungen, ob diese Arbeiten eine umfangreiche Umrüstung/Erneuerung darstellen und ob das Fahrzeug eine neue Inbetriebnahmegenehmigung benötigt.

In Frankreich entscheidet der Antragsteller, ob die geplanten Arbeiten eine signifikante oder umfangreiche Umrüstung/Erneuerung darstellen und ob das Fahrzeug eine neue Inbetriebnahmegenehmigung benötigt. Der Antragsteller muss gleichwohl gemäß Punkt 3 von Artikel 4 der EU-Verordnung 402/2013 (CSM-VO) die zweckdienlichen Unterlagen aufbewahren, die es ihm ermöglichen, die Gründe für seine Entscheidung zu dokumentieren.

Dafür kann das EPSF gebeten werden, eine Stellungnahme zu den Schlussfolgerungen der durchgeführten Sicherheitsanalyse abzugeben und kann ggf. der Ansicht sein, dass die eingereichten Arbeiten gemäß Artikel 4-III b) des Erlasses vom 19. März 2012 zur Festlegung der Ziele, Verfahren, Sicherheitsindikatoren und technischen Regeln für die Sicherheit und Interoperabilität auf dem staatlichen französischen Schienennetz eine neue Inbetriebnahmegenehmigung erforderlich machen.

Bei Instandhaltung und anderen Veränderungen außerhalb der Anzeigepflicht brauchen die nationalen Sicherheitsbehörden, die Unterzeichner der Vereinbarung sind, nicht in den Prozess einzugreifen, wenn keine Abweichung von den technischen Unterlagen vorliegt, die zusammen mit der "EG-Prüfbescheinigung" eingereicht wurden. Ist das Gegenteil der Fall, müssen die technischen Unterlagen, die zusammen mit der "EG-Prüfbescheinigung" eingereicht wurden, aktualisiert und den nationalen Sicherheitsbehörden bereit gestellt werden (*cf. Fall 1 in der nachstehenden Tabelle*).

1. Nicht umfangreiche Umrüstung/Erneuerung in dem Ursprungsland, die keine neue Inbetriebnahmegenehmigung erforderlich macht

In diesem Fall wurde in dem Ursprungsland entschieden, dass die Umrüstung/Erneuerung nicht umfangreich ist und nicht zu einer Veränderung der Kohärenzbedingungen führt.

a. Betreffend die A-Punkte

Wenn eine Umrüstung/Erneuerung Rückwirkungen auf die A-Punkte hat, wird die im Ursprungsland getroffene Entscheidung, dass die Arbeiten, die an dem in beiden Ländern bereits zugelassenen Fahrzeug vorgesehen sind, nicht eine umfangreiche Umrüstung/Erneuerung darstellen und daher keine neue Inbetriebnahmegenehmigung erforderlich machen, von dem Partnerland akzeptiert und kann von ihm nicht angezweifelt werden. Eine neue Inbetriebnahmegenehmigung ist in den beiden Ländern daher nicht erforderlich.

(*cf. Fall 2 in der nachfolgenden Tabelle*)

b. Betreffend die B-/C-Punkte sowie die A-Punkte, die nicht von einer Bescheinigung der Konformität abgedeckt werden können

Wenn eine Umrüstung/Erneuerung Rückwirkungen auf die B-/C-Punkte sowie die A-Punkte hat, die nicht von einer Bescheinigung der Konformität abgedeckt werden können, muss der Antragsteller die Umrüstung/Erneuerung bewerten und die sichere Integration in den beiden Ländern prüfen.

Der Antragsteller muss dann gemäß Artikel 4 der Verordnung (EU) 402/2013 die Signifikanz der Umrüstung/Erneuerung in dem Nachbarland untersuchen.

Der Antragsteller muss außerdem die Auswirkungen von der Umrüstung/Erneuerung auf die Kohärenzbedingungen des Partnerlandes untersuchen, um sicherzustellen, dass:

- das Fahrzeug die Vorschriften des Eisenbahninfrastrukturbetreibers DB Netz einhält, wenn das Partnerland Deutschland ist,
- keine neue Netzzugangsbescheinigung erteilt zu werden braucht, wenn das Partnerland Frankreich ist.

(cf. Fall 2 in der nachstehenden Tabelle)

Darüber hinaus muss unabhängig davon, auf welche A-/B- oder C-Punkte es Auswirkungen gibt:

- dem EPSF die Umrüstung/Erneuerung angezeigt werden, wenn das Verfahren in Deutschland eingeleitet wird. Diese Benachrichtigung muss zusammen mit einer Kopie des EBA-Bescheides und der Angabe erfolgen, dass die Umrüstung/Erneuerung nicht umfangreich und daher keine neue Inbetriebnahmegenehmigung erforderlich ist.
- dem EBA, wenn das Verfahren in Frankreich eingeleitet wird, eine Erklärung auf Basis der Sicherheitsbewertung vorgelegt werden, die bescheinigt, dass die Umrüstung/Erneuerung nicht umfangreich und daher keine neue Inbetriebnahmegenehmigung erforderlich ist und dass es keine Rückwirkungen auf die Kohärenzbedingungen gibt. Diese Erklärung ist dem EPSF ebenfalls zu übergeben.
- bei bereits zum betreffenden Fahrzeug erteilten Bescheinigungen der Konformität (CA-Zertifikaten) macht der Antragsteller gegenüber der Behörde Angaben zur Gültigkeit dieser Bescheinigungen der Konformität (CA-Zertifikate) im Hinblick auf die geplanten Änderungen sowie deren Auswirkung auf das Gesamtsystem Fahrzeug.

2. Umfangreiche Umrüstung/Erneuerung, die in beiden Ländern eine neue Inbetriebnahmegenehmigung erforderlich macht

Wenn in beiden Ländern eine neue Inbetriebnahmegenehmigung erforderlich ist, muss unabhängig davon, auf welche A-/B- oder C-Punkte es Auswirkungen gibt, das Verfahren von Kapitel II dieses Leitfadens angewendet werden.

Der Antrag auf Inbetriebnahmegenehmigung ist gemäß den zum Zeitpunkt der Antragstellung geltenden Verwaltungs- und Rechtsvorschriften gleichzeitig beim EBA und EPSF vorzulegen mit der Angabe, dass das genannte Verfahren angewendet wird.

(cf. Fall 3 in der nachstehenden Tabelle)

3. Umfangreiche Umrüstung/Erneuerung, die nur in dem Partnerland eine neue Inbetriebnahmegenehmigung erforderlich macht

Wenn die Umrüstung/Erneuerung nur auf die B-/C-Punkte Rückwirkungen hat, die eine Besonderheit im Partnerland sind, und wenn die Rückwirkungsfreiheit auf die Funktionen des Fahrzeugs in dem Ursprungsland immer noch gewährleistet ist, dann ist für die Umrüstungen/Erneuerungen ausschließlich eine Inbetriebnahmegenehmigung in dem Partnerland erforderlich.

In dem Fall muss bei der nationalen Sicherheitsbehörde des Partnerlandes eine Inbetriebnahmegenehmigung neu beantragt werden.

Der nationalen Sicherheitsbehörde des Ursprungslandes muss dies wie folgt angezeigt werden:

- für Frankreich: die Umrüstung/Erneuerung muss dem EPSF angezeigt werden. In dieser Mitteilung müssen eine Kopie der vom EBA erteilten Inbetriebnahmegenehmigung, eine Erklärung zur Rückwirkungsfreiheit der Umrüstung/Erneuerung auf die Funktionen des Fahrzeugs während des Betriebs in Frankreich und ein Bericht einer anerkannten qualifizierten Stelle übergeben werden.
- für Deutschland: die geplanten Arbeiten müssen dem EBA gemäß § 9 Absatz 2 der TEIV angezeigt werden. Die Mitteilung muss eine Kopie der vom EPSF erteilten Inbetriebnahmegenehmigung und eine Erklärung zur Rückwirkungsfreiheit der Umrüstung/Erneuerung auf die Funktionen der Fahrzeugs während des Betriebs in Deutschland beinhalten.

(cf. Fall 4 in der nachstehenden Tabelle)

Tabelle: Übersicht über die Zulassung von Umrüstungen/Erneuerungen

		Fahrzeug aus Ursprungsland F		Fahrzeug aus Ursprungsland D	
Art/Umfang der Umrüstung/Erneuerung		Verfahren für Zulassung der Umrüstung/Erneuerung in F		Verfahren für Zulassung der Umrüstung/Erneuerung in D	
	Veränderung der Kohärenzbedingungen	Zulassung im Ursprungsland F	Anschließende Zulassung in D	Zulassung im Ursprungsland D	Anschließende Zulassung in F
Instandhaltung	Nein (Fall 1)	keine IBG	keine IBG	keine IBG	keine IBG
	Nein (Fall 2)	keine IBG (A-Punkte)	keine IBG (A-Punkte)	keine IBG (A-Punkte)	keine IBG (A-Punkte)
Umrüstung/Erneuerung nicht umfangreich	Ja (Fall 2)	keine IBG (B-/C-Punkte)	Betreiber prüft auf Signifikanz gemäß Art. 4 CSM-VO	keine IBG (B-/C-Punkte)	Betreiber prüft auf Signifikanz gemäß Art. 4 CSM-VO
			Betreiber stellt Kohärenz in eigener Verantwortung sicher (Akzeptanz durch DB Netz, B-/C-Punkte)		Betreiber stellt Kohärenz in eigener Verantwortung sicher (Akzeptanz durch RFF, B-/C-Punkte)

		Fahrzeug aus Ursprungsland F		Fahrzeug aus Ursprungsland D	
Art/Umfang der Umrüstung/Erneuerung		Verfahren für Zulassung der Umrüstung/Erneuerung in		Verfahren für Zulassung der Umrüstung/Erneuerung in	
Veränderung der Kohärenzbedingungen		Zulassung im Ursprungsland F	Anschließende Zulassung in D	Zulassung im Ursprungsland D	Anschließende Zulassung in F
	Nein (Fall 3)	IBG für Umrüstung/Erneuerung (A-Punkte)	IBG auf Basis Bescheinigungen der Konformität für A-Punkte	IBG für Umrüstung/Erneuerung (A-Punkte)	IBG auf Basis Bescheinigungen der Konformität für A-Punkte
Umrüstung/Erneuerung umfangreich	Ja (Fall 3)	IBG für Umrüstung/Erneuerung (A-/B-/C-Punkte)	IBG auf Basis Bescheinigungen der Konformität für A-Punkte zus. nat. Prüfung (B-/C-Punkte)	IBG für Umrüstung/Erneuerung (A-/B-/C-Punkte)	IBG auf Basis Bescheinigungen der Konformität für A-Punkte und zus. nat. Prüfung (B-/C-Punkte)
Alleinige umfangreiche Umrüstung/Erneuerung von B-/C-Punkten	Ja (Fall 4)	Keine IBG (Bei nachgewiesener Rückwirkungsfreiheit - nicht signifikant gemäß Art. 4 CSM-VO)	IBG auf Basis der nationalen Prüfung (B-/C-Punkte)	Keine IBG (Bei nachgewiesener Rückwirkungsfreiheit - nicht signifikant gemäß Art. 4 CSM-VO)	IBG auf Basis der nationalen Prüfung (B-/C-Punkte)