

OTIF



ORGANISATION INTERGOUVERNEMENTALE POUR
LES TRANSPORTS INTERNATIONAUX FERROVIAIRES

ZWISCHENSTAATLICHE ORGANISATION FÜR DEN
INTERNATIONALEN EISENBAHNVERKEHR

INTERGOVERNMENTAL ORGANISATION FOR INTER-
NATIONAL CARRIAGE BY RAIL

Fachausschuss für technische Fragen

A 94-20/1.2009
1.8.2009

Original : EN

OTIF Registersystem – Rollmaterial
Nationale Fahrzeugregister (NVR)

Status: **IN KRAFT**

ZIEL DIESES DOKUMENTES

Dieses Dokument ist ein Antrag an den Fachausschuss für technische Fragen im Hinblick auf die Annahme von Vorschriften gemäß Artikel 13 ATMF, der vorsieht, dass die Vertragsstaaten nationale Fahrzeugregister (NVR) einrichten und betreiben.

Die Einrichtung dieser Register hängt nicht von der Einrichtung der in Artikel 8 der Einheitlichen Rechtsvorschriften APTU aufgeführten Technischen Anlagen oder von der gegenseitigen Anerkennung von Genehmigungen ab.

EINLEITUNG

- (1) Gemäß Artikel 13 § 1 ATMF wird für Eisenbahnfahrzeuge, die zum internationalen Verkehr zugelassen sind, unter der Verantwortung der Organisation eine Datenbank eingerichtet und geführt.
- (2) Die Europäische Gemeinschaft (EG) hat mit der Entscheidung der Europäischen Kommission 2007/756/EG vom 9. November 2007 eine gemeinsame Spezifikation und die Verpflichtung für jeden Mitgliedstaat der EG angenommen, ein nationales Fahrzeugregister (NVR) einzurichten, wie in Artikel 14, § 4 und 5 der Richtlinien 96/48/EG und 2001/16/EG vorgesehen; die Entscheidung 2007/756/EG wurde im Amtsblatt der Europäischen Union Nr. L 305 vom 23. November 2007, S. 30 veröffentlicht.
- (3) Die gemeinsamen Spezifikationen in diesem Dokument wurden auf der Grundlage der Entscheidung der Europäischen Kommission 2007/756/EG ausgearbeitet.
- (4) Die Europäische Eisenbahnagentur (ERA) hat bei der Tagung der WG TECH der OTIF im Juni 2008 in Prag den Nicht-EG-Mitgliedstaaten der OTIF die Benutzung einer von ihr entwickelten NVR Standard-Software für jeweils 5.000 € und dem Generalsekretär eine Lizenz für eine unbegrenzte Anzahl an Mitgliedstaaten und Eintragungen für 15.000 € angeboten. Die Verbindung zum VVR und die Nutzung des bei ERA eingerichteten VVR sollten kostenlos sein.

BESCHLUSSANTRAG

Dem Fachausschuss für technische Fragen werden die folgenden Beschlüsse zur Annahme unterbreitet:

1. Jeder Vertragsstaat richtet entsprechend den Spezifikationen in diesem Dokument, seinem Anhang und seinen Anhängen ein computergestütztes NVR ein. Das NVR soll spätestens 12 Monate nach Inkrafttreten dieses Beschlusses betriebsbereit sein. Das NVR muss zur Einsicht durch die berechtigten Vertreter der zuständigen Behörden und Stakeholdern zugänglich sein. Die im Anhang und den Anlagen aufgeführten betrieblichen und technischen Spezifikationen werden sicherstellen, dass die verschiedenen nationalen Register, auch jene der EG-Mitgliedstaaten, bezüglich der Dateninhalte, der Datenformate und der Zugangsrechte übereinstimmen.
2. Alle NVR werden elektronisch (via Internet) mit dem von der Europäische Eisenbahnagentur geführten virtuellen Fahrzeugregister (nachstehend "VVR") verbunden sein. Das VVR soll es den Nutzern erlauben, alle NVR (auch jene der EG-Mitgliedstaaten) über ein einziges Portal zu suchen und den Austausch von Daten zwischen den nationalen NVR ermöglichen.
3. Die NVR werden von einem von jedem Eisenbahnunternehmen unabhängigen nationalen Registrationsorgan (nachstehend als "RE" bezeichnet) oder vom Generalsekretär geführt

und aktualisiert. Die Vertragsstaaten teilen dem Generalsekretär und den anderen Vertragsstaaten das von ihnen hierfür bezeichnete Registrierungsorgan mit, um den Informationsaustausch zwischen diesen Organen zu erleichtern.

4. Die Vertragsstaaten bezeichnen ein von jedem Eisenbahnunternehmen unabhängiges Registrierungsorgan (nachstehend als "RE" bezeichnet). Das RE ist für die Führung und Aktualisierung der NVR verantwortlich. Ein Vertragsstaat kann auch den Generalsekretär bitten, seine NVR-Daten zu führen, doch ist es für die Qualität und rechtzeitige Mitteilung seiner Daten verantwortlich. Die Vertragsstaaten stellen sicher, dass diese Organe zusammenarbeiten und die Informationen teilen, damit sichergestellt ist, dass Datenänderungen zeitgerecht mitgeteilt werden. Die Vertragsstaaten teilen dem Generalsekretär und den anderen Vertragsstaaten innerhalb eines Jahres nach Inkrafttreten dieses Beschlusses das Registrierungsorgan mit, dass mit der Führung und Aktualisierung des NVR betraut wurde.
5. Wenn ein Vertragsstaat ein Fahrzeug zum Betrieb zulässt (seine Inbetriebnahme genehmigt) oder ein Fahrzeug erneuert oder verbessert wurde, stellt er sicher, dass ein einzigartiger Identifizierungscode jedem einzelnen Fahrzeug zugewiesen wird und dass Fahrzeuge, die Punkt 6 unterliegen, im NVR unter Verwendung der gemeinsamen Spezifikationen dieses Dokumentes eingetragen werden. Die Regeln für die Fahrzeugidentifizierung, die in der APTU-Anlage "Verkehrsbetrieb und Verkehrssteuerung" festzulegen sind, sind hinsichtlich der Registrierung im NVR anwendbar. Vorausgesetzt, dass diese APTU-Anlage angenommen wird, ist das bestehende Nummerierungssystem zu verwenden.
6. Das NVR eines Vertragsstaates muss alle in diesem Vertragsstaat zum internationalen Verkehr zugelassenen Fahrzeuge beinhalten. Güterwagen und Reisezugwagen können jedoch nur in dem NVR des Vertragsstaates eingetragen werden, in dem sie zuerst zum Verkehr zugelassen wurden. Ein Vertragsstaat kann Fahrzeuge in sein NVR aufnehmen, die zum nationalen Verkehr zugelassen sind.
7. Bestehende Fahrzeuge werden im NVR des Vertragsstaates eingetragen, in dem sie vorher eingetragen waren. Die Übertragung der Daten hat die Zugänglichkeit zu den Daten zu berücksichtigen. Die Eintragung in das NVR von bestehenden Fahrzeugen, die zum internationalen Verkehr zugelassen sind, ist vor Ablauf einer Übergangsfrist von 24 Monaten, beginnend mit dem Datum des Inkrafttretens dieses Beschlusses, vorzunehmen.
8. Einige Vertragsstaaten haben ein ausgedehntes Netz mit einer Spurweite von 1520 mm und betreiben eine Fahrzeugflotte, die in den Staaten der Gemeinschaft unabhängiger Staaten (GUS) üblich ist. Dies hat zu einem gemeinsamen Registrierungssystem geführt, das ein wichtiges Element der Interoperabilität und Sicherheit dieses 1520 mm Netzes darstellt. Diese spezifische Situation sollte anerkannt und spezifische Regeln geschaffen werden, um einen Mangel an Übereinstimmung in den OTIF-, EG- und GUS-Anforderungen für das gleiche Fahrzeug zu vermeiden.
9. Rollmaterial, das zum ersten Mal in einem Drittstaat in Betrieb genommen wurde und in einem Vertragsstaat als Teil der gemeinsamen 1520 mm Wagenflotte verwendet werden soll, wird nicht im NVR eingetragen. Der Vertragsstaat muss es jedoch ermöglichen, sicherheitsrelevante Informationen aus der Informationsdatenbank des GUS-Rates für Eisenbahnverkehr zu entnehmen.
10. Der Fachausschuss für technische Fragen wird die Umsetzung der NVR-Struktur beobachten.
11. Die Vertragsstaaten, die auch Mitglieder der Europäischen Gemeinschaft sind, unterliegen der Entscheidung 2007/756/EK der Kommission und nicht den Bestimmungen dieses Dokumentes. Die Europäische Eisenbahnagentur und der Generalsekretär arbeiten jedoch zusammen, um sicherzustellen, dass die in der EG und in der OTIF umgesetzten NVR-

Strukturen miteinander verbunden sind, um einen entsprechenden Datenaustausch zu erlauben.

Liste der Anhänge und Anlagen

- Anhang: Nationale Einstellungsregister – Spezifikation
- Anlage 1: Codierung der Beschränkungen
- Anlage 2: Struktur und Inhalt der EIN - European Identification Number for documents
- Anlage 3: Codierung von Rücknahmen
- Anlage 4: Standardformblatt für die Eintragung
- Anlage 5: Glossar

ANHANG

Spezifikation des NVR

1. DATEN

Die folgende Liste beinhaltet die in das NVR aufzunehmenden Datenelemente, ihr Format sowie die Angabe, ob die Daten obligatorisch oder fakultativ sind.

Die Nummerierung der Positionen folgt der Logik des in Anlage 4 vorgeschlagenen Standardformblatts für die Eintragung.

Darüber hinaus können Felder für Anmerkungen hinzugefügt werden, beispielsweise die Identifizierung von Fahrzeugen, die einer Prüfung unterzogen werden (siehe Abschnitt 3.4).

In den Fällen, in denen Ländercodes als ISO angegeben sind, geschieht dies grundsätzlich gemäß ISO 3166 (2 Buchstabencode), mit einigen Ausnahmen für Griechenland und das Vereinigte Königreich; die zu verwendenden Buchstabencodes sind in Anlage 2, Tabelle 1 angegeben.

1.	Fahrzeugnummer		Obligatorisch
Inhalt	Numerischer Kennzeichnungscode gemäß der Definition in der (künftigen) APTU-Anlage OPE.		
Format	1.1.	Nummer	12-stellig (*)
	1.2.	Frühere Nummer (falls es sich um ein Fahrzeug handelt, das eine neue Nummer erhält)	12-stellig (*)

(*) Das achtstellige Nummerierungssystem des Rates für Eisenbahnverkehr der Gemeinschaft unabhängiger Staaten (GUS) ist ebenfalls anwendbar.

2.	Vertragsstaat und für die Zulassung zuständige Behörde		Obligatorisch
Inhalt	Identifikation des Staats der ersten Zulassung des Fahrzeugs und der für die Zulassung zuständigen Behörde, für Fahrzeuge aus einem Drittland, den MS der Zulassung.		
Format	2.1.	Numerischer Code des Staats gemäß Anlage 2, Tabelle 1	2-stelliger Code
	2.2.	Name der für die Zulassung zuständigen Behörde	Text

3.	Baujahr		Obligatorisch
Inhalt	Jahr, in dem das Fahrzeug das Werk verlassen hat.		
Format	3.	Baujahr	JJJJ

4.	EG-/OTIF-Referenz		Obligatorisch
Inhalt	Verweis auf die Prüferklärung, falls vorhanden, und das ausstellende Organ (Vertragsorgan).		
Format	4.1.	Datum der Deklaration, <u>falls vorhanden</u>	Datum
	4.2.	EG-/OTIF-Referenz, <u>falls vorhanden</u>	Text
	4.3.	Name des Vertragsorgans	Text
	4.4.	Eingetragene Nummer des Unternehmens	Text
	4.5.	Anschrift der Organisation, Straße und Hausnummer	Text
	4.6.	Ort	Text
	4.7.	Ländercode	ISO
	4.8.	Postleitzahl	Alphanumerischer Code

5.	Verweis auf das Fahrzeugregister		Obligatorisch
Inhalt	Verweis auf das zentrale Register der zugelassenen Typen (5.7) oder, solange das Register noch nicht verfügbar ist, auf das für das Register zuständige Organ, in dem die technischen Daten des Fahrzeugs verfügbar sind (5.1 bis 5.6).		
Format	5.1.	Für das Register zuständige Stelle	Text
	5.2.	Anschrift der Stelle, Straße und Hausnummer	Text
	5.3.	Ort	Text
	5.4.	Ländercode	ISO
	5.5.	Postleitzahl	Alphanumerischer Code
	5.6.	Email-Adresse	E-Mail
	5.7.	Verweis auf das zentrale Register der zugelassenen Typen	Alphanumerischer Code

6.	Beschränkungen		Obligatorisch
Inhalt	Etwaige Betriebsbeschränkungen für das Fahrzeug		
Format	6.1.	Codierte Beschränkungen (siehe Anlage 1)	Code
	6.2	Nicht codierte Beschränkungen	Text

7.	Eigner		Optional
Inhalt	Identifikation des Fahrzeugeigners		
Format	7.1.	Name der Organisation	Text
	7.2.	Eingetragene Nummer des Unternehmens	Text
	7.3.	Anschrift der Organisation, Straße und Hausnummer	Text
	7.4.	Ort	Text
	7.5.	Ländercode	ISO
	7.6.	Postleitzahl	Alphanumerischer Code

8.	Halter		Obligatorisch
Inhalt	Identifikation des Fahrzeughalters		
Format	8.1.	Name der Organisation	Text
	8.2.	Eingetragene Nummer des Unternehmens	Text
	8.3.	Anschrift der Organisation, Straße und Hausnummer	Text
	8.4.	Ort	Text
	8.5.	Ländercode	ISO
	8.6.	Postleitzahl	Alphanumerischer Code
	8.7.	VKM – optional	Alphanumerischer Code

9.	Für die Instandhaltung zuständige Stelle		Obligatorisch
Inhalt	Verweis auf die für die Instandhaltung zuständige Stelle		
Format	9.1.	für die Instandhaltung zuständige Stelle	Text
	9.2.	Anschrift der Stelle, Straße und Hausnummer	Text
	9.3.	Ort	Text
	9.4.	Ländercode	ISO
	9.5.	Postleitzahl	Alphanumerischer Code

	9.6.	E-Mail-Adresse	E-Mail
--	------	----------------	--------

10.	Rücknahme		Obligatorisch, falls zutreffend
Inhalt	Datum der amtlichen Abwrack- und/oder sonstigen Entsorgungsregelung sowie Code für die Art der Rücknahme.		
Format	10.1.	Abwrackart (siehe Anlage 3)	2-stelliger Code
	10.2.	Datum der Rücknahme	Datum

11.	Staat, in dem das Fahrzeug zugelassen ist		Obligatorisch
Inhalt	Liste der Staaten wo das Fahrzeug Betriebserlaubnis hat. ¹		
Format	11.	Staat: numerischer Code wie in Anlage 2, Tabelle 1 festgelegt	Liste

12.	Genehmigungsnummer		Obligatorisch
Inhalt	Harmonisierte Genehmigungsnummer für die Betriebszulassung (Inbetriebnahme), ausgegeben von der für die Zulassung zuständigen Stelle.		
Format	12.	Genehmigungsnummer	Alphanumerischer Code basierend auf EIN, siehe Anlage 2.

13.	Betriebszulassung		Obligatorisch
Inhalt	Datum der Betriebszulassung für das Fahrzeug und Gültigkeit		
Format	13.1.	Datum der Zulassung	Datum (JJJJMMTT)
	13.2.	Zulassung gültig bis	Datum (einschließlich.)
	13.3.	Aussetzung der Zulassung	Ja/Nein

¹ Die Liste wird die Staaten beinhalten, die das Fahrzeug ursprünglich eingetragen haben, Dieses Element ist nur im NVR des betreffenden Staates einzutragen.

2. ARCHITEKTUR

2.1 Die globale NVR-Architektur der EU

Für die Einführung der NVR-Register in der EG soll eine dezentrale Lösung gewählt werden. Ziel ist die Einführung einer Suchmaschine für verteilte Daten, wobei eine gemeinsame Software-Anwendung verwendet werden soll, mit der die Benutzer Daten aus allen lokalen Registern (LR, „Local Registers“) in den Mitgliedstaaten abrufen können.

NVR-Daten werden auf nationaler Ebene gespeichert und werden mittels einer webbasierten Anwendung (mit eigener Webadresse) zugänglich sein.

Das zentralisierte europäische virtuelle Einstellungsregister (EC VVR, „European Centralized Virtual Vehicle Register“) besteht aus zwei Teilsystemen:

- dem virtuellen Einstellungsregister (VVR, „Virtual Vehicle Register“), bei dem es sich um die zentrale Suchmaschine innerhalb der ERA handelt
- dem (den) nationalen Einstellungsregister(n) (NVR, „National Vehicle Register(s)“), bei dem (denen) es sich um das (die) lokale(n) Register (LR) in den MS.

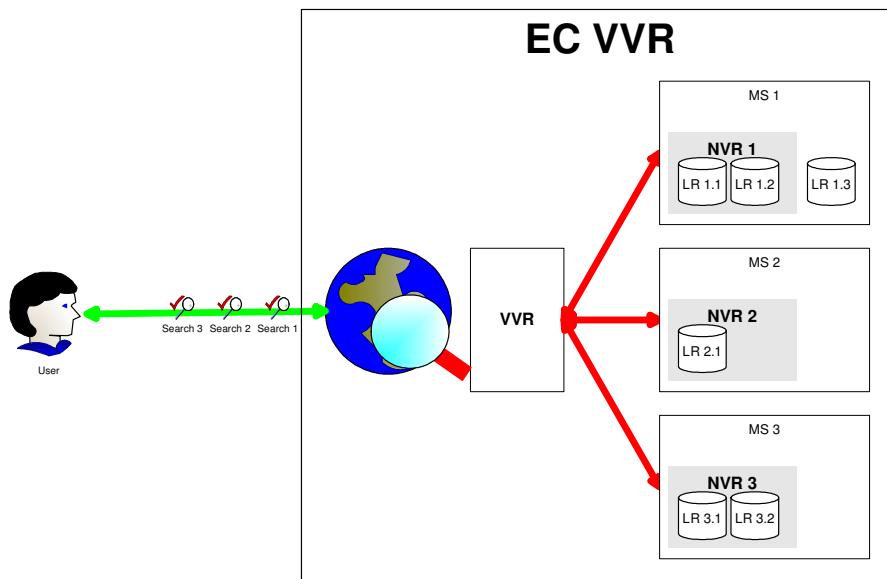


Abbildung 1 – Architektur des EC-VVR

Diese Architektur basiert auf zwei komplementären Teilsystemen, die die Suche nach lokal in allen Mitgliedstaaten gespeicherten Daten ermöglichen. Sie umfasst:

- die Einrichtung computergestützter Register auf nationaler Ebene und deren Öffnung für Kreuzabfragen;
- den Ersatz von Registern in Papierform durch computergestützte Datensätze. Dies wird den Mitgliedstaaten die Verwaltung und gemeinsame Nutzung von Informationen mit anderen Mitgliedstaaten ermöglichen;
- die Ermöglichung von Verbindungen zwischen den NVR und dem VVR, unter Verwendung gemeinsamer Standards und gemeinsamer Terminologie.

Die wichtigsten Grundsätze dieser Architektur sind:

- Alle NVR werden Teil des computergestützten Netzwerksystems;
- alle EU MS sehen beim Zugriff auf das System die gemeinsamen Daten;
- die Doppel erfassung von Daten und die damit verbundenen Fehlerquellen werden nach Einrichtung des VVR vermieden;
- aktuelle Daten.

Diese Architektur wird mittels folgender Schritte umgesetzt werden:

- Annahme der Entscheidung der Kommission 2007/756/EC vom 9. November 2007 zur Annahme einer gemeinsamen Spezifikation für das nationale Einstellungsregister nach Artikel 14 Absätze 4 und 5 der Richtlinien 96/48/EG und 2001/16/EG;
- Durchführung eines Pilotprojekts durch die Agentur, bestehend aus dem VVR und mindestens drei angeschlossenen NVR von Mitgliedstaaten, einschließlich der erfolgreichen Anbindung eines vorhandenen NVR unter Einsatz einer Übersetzungsmaschine. Dieses Pilotprojekt ist fast abgeschlossen;
- Evaluierung des Pilotprojekts und gegebenenfalls Aktualisierung dieser Entscheidung;
- Veröffentlichung der von den Mitgliedstaaten für die Anbindung ihrer NVR an das zentrale VVR zu verwendenden Spezifikationen durch die Agentur;
- als letzter Schritt, die Anbindung aller nationalen NVR an das zentrale VVR, im Wege einer gesonderten Entscheidung und nach einer Evaluierung des Pilotprojekts.

2.2 Die globale OTIF NVR-Struktur

Vertragsstaaten, die keine Mitgliedstaaten der EG sind und auf Grund anderer internationaler Übereinkommen nicht der EG-Gesetzgebung unterliegen, haben die Wahl zwischen drei Lösungen:

- (a) Einrichtung ihres eigenen NVR mittels der von der Europäischen Eisenbahnagentur entwickelten NVR-Software. Diese NVR werden an die EG VVR mittels des im Standardpaket eingeschlossenen Standardprotokolls angeschlossen;
- (b) Einrichtung ihres eigenen NVR mittels einer eigens entwickelten Software. Diese NVR müssen an die EG VVR mittels einer vom Vertragsstaat zu entwickelnden Übersetzungsmaschine angeschlossen sein. Diese Lösung darf zu keiner Änderung des bestehenden EG VVR führen.
- (c) Antrag an den Generalsekretär, ihr NVR zu erstellen und zu führen. Bei dieser Lösung richtet der Generalsekretär ein "multiples" NVR mittels der Standard-NVR-Software ein und schließt dieses an das EG VVR so an, dass ein vollständiger Datenaustausch zwischen EG und Nicht-EG-NVR möglich ist. Der Generalsekretär kann die Standard-NVR-Software der Europäischen Eisenbahnagentur verwenden oder eine eigene Software (einschließlich der Übersetzungsmaschine zum VVR). Der GS kann in beiden Fällen Schnittstellen zu den RE in den OTIF-Mitgliedstaaten, die nicht Mitglied der EG sind, erstellen, die es vorgezogen haben, ihre Daten in die zentrale "multiple" NVR des GS einzustellen, so dass sie ihre NVR-Daten aktualisieren können.

3. BETRIEBSART

3.1 Die Verwendung des NVR

Das NVR wird folgenden Zwecken dienen:

- Aufzeichnung der Genehmigung,
- Aufzeichnung der den Fahrzeugen zugewiesenen EVN,
- OTIF-weite Suche (einschließlich EG) nach Kurzinformationen über ein bestimmtes Fahrzeug,
- Überwachung rechtlicher Aspekte wie Verpflichtungen und juristische Informationen,
- Informationen für Inspektionen, vor allem im Zusammenhang mit Sicherheit und Instandhaltung,
- Ermöglichung des Kontakts zum Eigentümer und Halter und dem ECM (Organ, das für die Instandhaltung zuständig ist),
- Gegenprüfung gewisser Sicherheitsanforderungen vor der Ausstellung der Sicherheitsbescheinigung (in EG),
- Überwachung eines bestimmten Fahrzeugs.

3.2 Antragsformblätter

3.2.1 Eintragungsantrag

Das zu verwendende Formblatt ist in Anlage 4 zu finden.

- Die Stelle, welche die Eintragung eines Fahrzeugs beantragt, kreuzt das Feld „Neue Eintragung“ an. Sie trägt dann alle nötigen Informationen unter Position 2 bis Position 9 sowie unter Position 11 im ersten Teil des Formblatts ein und sendet dieses an:
- die RE der Staaten, in denen die Eintragung beantragt,
- die RE des ersten Staates, in dem das Fahrzeug betrieben werden soll, bei einem aus einem Drittland kommenden Fahrzeug.

3.2.2 Eintragung eines Fahrzeugs und Erteilung einer Fahrzeugnummer.

Im Falle einer ersten Eintragung erteilt die betreffende RE die Fahrzeugnummer.

Es ist möglich, für jedes Fahrzeug ein gesondertes Eintragungsformblatt zu verwenden, oder aber für eine Gruppe von Fahrzeugen, die zu einer und derselben Reihe oder Bestellung gehören, ein einziges Formblatt zu verwenden, dem eine Liste der Fahrzeugnummern beigefügt wird.

Die RE unternimmt geeignete Schritte, um sicherzustellen, dass die Daten, die sie in das NVR einträgt, korrekt sind. Zu diesem Zweck kann die RE Informationen bei anderen RE anfordern, insbesondere in Fällen, in denen die Stelle, welche die Eintragung in einem Staat beantragt, ihren Sitz nicht in diesem Staat hat.

3.2.3 Änderung einer oder mehrerer Positionen der Eintragung

Die Stelle, welche eine Änderung einer oder mehrerer Positionen ihrer Fahrzeugeintragung beantragt:

- kreuzt das Feld „Änderung“ an,
- trägt die aktuelle EVN ein (Position Nr. 0),
- kreuzt das Feld (die Felder) für die geänderte(n) Position(en) an,
- trägt den neuen Inhalt der geänderten Position(en) ein und sendet das Formblatt an die RE eines beliebigen Mitgliedstaats, in dem das Fahrzeug eingetragen ist.

In bestimmten Fällen ist die Verwendung des Standardformblatts möglicherweise nicht ausreichend. Nötigenfalls kann die betroffene RE daher zusätzliche Unterlagen verwenden, entweder auf Papier oder in elektronischer Form.

Sollte es zu einem Halterwechsel kommen, ist der gegenwärtig eingetragene Halter für die Unterrichtung der RE zuständig, und die RE hat den neuen Halter über die Änderung der Eintragung zu unterrichten. Der frühere Halter wird nur dann aus dem NVR entfernt und aus seiner Verantwortung entlassen, wenn der neue Halter die Übernahme des Halterstatus anerkannt hat.

Sollte es zu einem Eignerwechsel kommen, ist der gegenwärtig eingetragene Eigner für die Unterrichtung der RE zuständig. Der frühere Eigner wird dann aus dem NVR entfernt. Der neue Eigner kann die Aufnahme seiner Daten in das NVR beantragen.

Nach der Eintragung von Änderungen kann die ACA (für die Zulassung zuständige Behörde) eine neue Genehmigungsnummer und in manchen Fällen eine neue EVN erteilen.

3.2.4 Rücknahme der Eintragung

Die Stelle, welche die Rücknahme einer Eintragung beantragt, kreuzt das Feld „Rücknahme“ an. Sie füllt dann Position Nr. 10 aus und sendet das Formblatt an die RE eines beliebigen Staats, in dem das Fahrzeug eingetragen ist.

Die RE nimmt die Rücknahme der Eintragung vor, indem sie das Datum der Rücknahme einträgt und die Rücknahme gegenüber der genannten Stelle anerkennt.

3.2.5 Zulassung in mehreren Staaten

Wird ein bereits in einem Vertragsstaat zugelassenes und eingetragenes Fahrzeug in einem weiteren Vertragsstaat zugelassen, muss es im NVR des letztgenannten Staats eingetragen werden. In diesem Fall müssen jedoch nur Daten im Zusammenhang mit den Positionen 1, 2, 6, 11, 12 und 13 aufgezeichnet werden, da sich nur diese Daten auf den letzteren Staat beziehen.

Solange das VVR und die Verbindung mit allen NVR nicht voll funktionsfähig sind, tauschen die betroffenen Eintragungsstellen (RE) Informationen untereinander aus, um zu gewährleisten, dass die Daten, die ein und dasselbe Fahrzeug betreffen, kohärent sind.

Güterwagen und Personenwagen² werden jedoch nur in dem NVR des Mitgliedstaats ihrer erstmaligen Inbetriebnahme eingetragen.

3.3 Zugriffsrechte

Die Zugriffsrechte auf Daten des NVR eines gegebenen Staates „XX“ sind in der folgenden Tabelle aufgeführt. Dabei sind die Zugriffscodes wie folgt definiert:

Zugangscode Art des Zugriffs

0	Kein Zugriff
---	--------------

² Angetriebene Zuggarnituren werden nicht als Reisezuwagen betrachtet.

- 1 Beschränkte Anfrage (Bedingungen in Spalte 'Leserechte')
- 2 Unbeschränkte Anfrage
- 3 Beschränkte Anfrage und Aktualisierung
- 4 Unbeschränkte Anfrage und Aktualisierung im eigenen NVR

Umfassende Zugangs- und Aktualisierungsrechte hat jede RE nur für die Daten in ihrer eigenen Datenbank. Daher wird die Zugriffscodierung als „4“ angegeben.

Stelle	Definition	Leserechte	Aktualisierungsrechte	Position Nummer 7	Alle andere Positionen
RE / ACA'XX'	Eintragungsstelle/zuständige Stelle im Vertragsstaat 'XX'	Alle Daten	Alle Daten	4	4
Andere zuständige Stellen/ACA/RE	Andere zuständige Stellen, andere für die Zulassung zuständige Behörden und/oder andere Eintragungsstellen	Alle Daten	Keine	2	2
ERA und OTIF SG	Europäische Eisenbahn Agentur und OTIF Generalsekretär	Alle Daten	Keine	2	2
Halter	Fahrzeughalter	Alle Daten von Fahrzeugen, deren Halter er ist	Keine	1	1
Fuhrparkbetreiber	Verwaltung von Fahrzeugen laut Anordnung des Halters	Alle Daten von Fahrzeugen, für die er laut Anordnung des Halters zuständig ist	Keine	1	1
ECM	Für die Instandhaltung zuständige Organe	Alle Fahrzeugdaten, für die es das ECM ist	Keine	1	1
Eigner	Eigner des Fahrzeuges	Alle Daten von Fahrzeugen, deren Eigner er ist	Keine	1	1
RU	Zugbetreiber	Alle Daten, basierend auf Fahrzeugnummer	Keine	0	1
IM	Infrastrukturbetreiber	Alle Daten, basierend auf Fahrzeugnummer	Keine	0	1
IB	Kontroll- und Prüfstellen (bezeichnet durch Vertragsstaaten)	Alle Fahrzeugdaten geprüft	Keine	2	2
Andere rechtmäßige Benutzer	Alle von nationalen zuständigen Stellen, OTIF GS und ERA anerkannten gelegentlichen Benutzer	Je nach Anlass festzulegen, möglicherweise mit begrenzter Dauer	Keine	0	1

3.4 Historische Datensätze

Alle Daten im NVR müssen ab dem Termin der Rücknahme eines Fahrzeugs und seiner Löschung aus dem Register 10 Jahre lang gespeichert werden. Als Mindestanforderung gilt, dass die Daten während der ersten drei Jahre online zur Verfügung stehen müssen. Nach drei Jahren können die Daten elektronisch, auf Papier oder mittels eines anderen Archivierungssystems aufbewahrt werden. Wird zu irgendeinem Zeitpunkt während der Zehnjahresfrist eine Untersuchung eingeleitet, die sich auf eines oder mehrere dieser Fahrzeuge bezieht, müssen die Daten im Zusammenhang mit diesen Fahrzeugen auf Antrag über die Zehnjahresfrist hinaus aufbewahrt werden.

Alle Änderungen im NVR sind aufzuzeichnen. Die Verwaltung der historischen Änderungen könnte mittels technischer IT-Funktionen gelöst werden.

4. VORHANDENE FAHRZEUGE

4.1 Geprüfter Dateninhalt

Jede der 13 gewählten Positionen wurde sorgfältig geprüft, um festzulegen, welche dieser Positionen obligatorisch sind und welche nicht.

4.1.1 Position Nr. 1 – Fahrzeugnummer (obligatorisch)

a) Bereits mit einem zwölfstelligen Kennzeichnungscode versehene Fahrzeuge

Länder mit einem einzigen Ländercode: Die Fahrzeuge sollten ihre derzeitige Nummer behalten. Die zwölfstellige Nummer sollte unverändert eingetragen werden.

Länder, in denen es sowohl einen Länderhauptcode als auch einen früher zugewiesenen spezifischen Code gibt:

- Deutschland mit dem Länderhauptcode 80 und dem spezifischen Code 68 für AAE (*Ahaus Alstätter Eisenbahn*);
- die Schweiz mit dem Länderhauptcode 85 und dem spezifischen Code 63 für BLS (*Bern–Lötschberg–Simplon Eisenbahn*);
- Italien mit dem Länderhauptcode 83 und dem spezifischen Code 64 für FNME (*Ferrovie Nord Milano Esercizio*);
- Ungarn mit dem Länderhauptcode 55 und dem spezifischen Code 43 für GySEV/ROeEE (*Győr–Sopron–Ebenfurti Vasút Részvénnytársaság / Raab–Ödenburg–Ebenfurter Eisenbahn*);
- Bosnien-Herzegowina, mit zwei spezifischen Eisenbahncodes, 50 für die bosnische Bundesbahn und 44 für die Eisenbahn der Republika Srpska.

Die Fahrzeuge sollten ihre derzeitige Nummer behalten. Die zwölfstellige Nummer sollte unverändert eingetragen werden.³

Im IT-System müssen beide Codes (Länderhauptcode und spezifischer Code) als zu ein und demselben Land gehörig berücksichtigt werden.

Auf Grund der angespannten politischen Lage in Bosnien-Herzegowina könnte die Lösung für einen einzigen numerischen Ländercode darin bestehen, nicht einen der jetzigen Codes zu

³ Für AAE, BLS, FNME und GySEV/ROeEE neu in Betrieb genommene Fahrzeuge sollten jedoch den normalen Ländercode erhalten.

verwenden, sondern BA einen neuen numerischen Code zuzuweisen. Bis dahin könnten auch neue Wagen die jetzigen Eisenbahncodes verwenden.

b) Im internationalen Verkehr eingesetzte Fahrzeuge ohne zwölfstelligen Kennzeichnungscode

Es sollte ein zweistufiges Verfahren Anwendung finden:

- Zuweisung einer zwölfstelligen Nummer im NVR (gemäß OPE TSI), die entsprechend den Fahrzeugmerkmalen festzulegen ist. Im IT-System sollte diese eingetragene Nummer mit der derzeitigen Fahrzeugnummer verknüpft werden.
- tatsächliche Anbringung der zwölfstelligen Nummer am Fahrzeug selbst innerhalb einer Frist von sechs Jahren.

c) Im innerstaatlichen Verkehr eingesetzte Fahrzeuge ohne zwölfstelligen Kennzeichnungscode

Das oben genannte Verfahren könnte für ausschließlich im innerstaatlichen Verkehr eingesetzte Fahrzeuge auf freiwilliger Basis angewandt werden.

4.1.2 Position Nr. 2 – Staat und zuständige Stelle (obligatorisch)

Die Position 'Staat' muss sich stets auf den Staat beziehen, in dessen NVR das Fahrzeug eingetragen wird. Die Position 'zuständige Stelle' bezieht sich auf die Stelle, welche die Betriebserlaubnis für das Fahrzeug erteilt hat.

4.1.3 Position Nr. 3 – Baujahr

Wenn das Baujahr nicht genau bekannt ist, sollte das ungefähre Jahr eingetragen werden.

4.1.4 Position Nr. 4 – EC-/OTIF-Referenz

Normalerweise gibt es eine solche Referenz für vorhandene Fahrzeuge nicht. Angabe nur, falls verfügbar.

4.1.5 Position Nr. 5 – Verweis aus das RSS

Angabe nur, falls verfügbar

4.1.6 Position Nr. 6 – Beschränkungen

Angabe nur, falls verfügbar

4.1.7 Position Nr. 7 – Eigner

Angabe nur, falls von Mitgliedsstaat vorgeschrieben und verfügbar

4.1.8 Position Nr. 8 – Halter (obligatorisch)

Normalerweise verfügbar und obligatorisch

4.1.9 Position Nr. 9 – Für die Instandhaltung zuständige Einrichtung

Diese Position ist obligatorisch.

4.1.10 Position Nr. 10 – Rücknahme

Angabe, wenn zutreffend.

4.1.11 Position Nr. 11 – Staaten, in denen das Fahrzeug zugelassen ist

Normalerweise werden RIV Wagons, RIC Reisezugwagen und Fahrzeuge gemäß bilateralen oder multilateralen Übereinkommen als solche eingetragen. Wenn diese Information verfügbar ist, sollte sie entsprechend eingetragen werden.

4.1.12 Position Nr. 12 – Genehmigungsnummer

Ist nur anzugeben, wenn sie verfügbar ist.

4.1.13 Position Nr. 13 – Betriebszulassung (obligatorisch)

Wenn das Datum der Betriebszulassung nicht genau bekannt ist, sollte das ungefähre Jahr eingetragen werden.

4.2 Verfahren

Die zuvor für die Eintragung von Fahrzeugen zuständige Stelle muss die zuständige nationale Stelle oder RE des Landes, in dem sie ihren Sitz hat, alle Informationen zur Verfügung stellen.

Vorhandene Güterwagen und Personenwagen müssen nur in das NVR des Mitgliedstaats eingetragen werden, in dem die frühere Eintragungsstelle ihren Sitz hatte.

Wurde ein vorhandenes Fahrzeug in mehreren Mitgliedstaaten zugelassen, muss die RE, die dieses Fahrzeug einträgt, die relevanten Daten an die RE der anderen betroffenen Mitgliedstaaten übermitteln.

Die zuständige Stelle oder RE übernimmt die Informationen in ihr NVR.

Die zuständige Stelle oder RE unterrichtet nach Abschluss der Informationsübertragung alle Beteiligten. Zumindest die folgenden Stellen müssen unterrichtet werden:

- die zuvor für die Eintragung des Fahrzeugs zuständige Stelle,
- der Halter
- die ERA oder der OTIF-Generalsekretär ⁴

4.3 Übergangszeitraum

4.3.1 Bereitstellung von Eintragungsinformationen für nationale zuständige Stellen

Die zuvor für die Eintragung von Fahrzeugen zuständige Stelle muss alle benötigten Informationen gemäß einer Vereinbarung zwischen ihr selbst und der RE bereitstellen. Der Datentransfer muss spätestens innerhalb von 12 Monaten nach der CTE Entscheidung. Sofern möglich sollte dabei ein elektronisches Format zur Anwendung kommen.

4.3.2 Im internationalen Verkehr eingesetzte Fahrzeuge

Die RE jedes Mitgliedsstaates muss diese Fahrzeuge spätestens innerhalb von drei Jahren nach der CTE Entscheidung in ihr NVR aufnehmen.

Siehe auch Punkt 4.1.1 b)

⁴ Wenn das zuständige Organ / die Eintragungsstelle zu einem EG-Mitgliedstaat gehört, dann ERA, wenn nicht dann der OTIF Generalsekretär.

ANLAGE 1 – CODIERUNG VON BESCHRÄNKUNGEN

1. GRUNDSÄTZE

Beschränkungen (technische Merkmale), die bereits in anderen Registern verzeichnet sind, zu denen die NSA Zugang haben, müssen im NVR nicht wiederholt werden.

Die Akzeptanz im grenzüberschreitenden Verkehr basiert auf:

- den in der Fahrzeugnummer codierten Informationen,
- der alphabetischen Codierung,
- der Fahrzeugkennzeichnung.

Daher müssen derartige Informationen im NVR nicht wiederholt werden.

2. STRUKTUR

Die Struktur des Codes umfasst drei Ebenen:

- 1. Ebene: Kategorie der Beschränkung
- 2. Ebene: Art der Beschränkung
- 3. Ebene: Wert oder Spezifikation.

Codierung der Beschränkungen

Kat.	Art	Wert	Name
1			Bauartbedingte technische Beschränkungen
	1	Numerisch (3)	Minimaler Bogenhalbmesser in Metern
	2	-	Beschränkungen Gleichstromkreis
	3	Numerisch (3)	Geschwindigkeitsbeschränkungen in km/h (Kennzeichnung auf Güter und Reisezugwagen, jedoch nicht auf Lokomotiven)
2			Geografische Beschränkungen
	1	Alphanumerisch (3)	Kinematische Begrenzungslinie (Codierung in künftiger APTU Anlage)
	2	Codierte Liste	Spurweite Radsatz
		1	Variable Spurweite 1435/1520
		2	Variable Spurweite 1435/1668
	3	-	Kein CCS an Bord
	4	-	ERTMS A an Bord
	5	Numerisch (3)	B-System an Bord (*)
3			Umweltbezogene Beschränkungen
	1	Codierte Liste	Klimazone EN50125/1999
		1	T1
		2	T2
		3	T3
4			Betriebsbeschränkungen gemäß Genehmigungsbescheinigung
	1	-	Zeitabhängig
	2	-	Zustandsabhängig (zurückgelegte Strecke, Verschleiß usw.)

* Ist das Fahrzeug mit mehr als einem B-System ausgerüstet, ist für jedes System ein individueller Code anzugeben.

Der numerische Code besteht aus drei Zeichen, wobei:

- 1xx für ein mit einem Signalsystem ausgestattetes Fahrzeug verwendet wird
- 2xx für ein mit einer Funkanlage ausgestattetes Fahrzeug verwendet wird
- Xx der numerischen Codierung der künftigen APTU-Anlage entspricht

ANLAGE 2 – STRUKTUREN UND INHALT DER EIN

Code für das harmonisierte Nummernsystem, die sogenannte Europäische Identifikationsnummer (European Identification Number, EIN), für Sicherheitsbescheinigungen und andere Dokumente

Beispiel:

I	T	5	1	2	0	0	6	0	0	0	5
Ländercode (2 Buchstaben)	Art des Dokuments (2 Ziffern)	Ausstellungsjahr (4 Ziffern)				Laufende Nummer (4 Ziffern)					

Feld 1 Feld 2 Feld 3 Feld 4

FELD 1 - Ländercode (2 Buchstaben)

Tabelle 1.

STAAT	CODE	
Albanien	AL	41
Algerien	DZ	92
Armenien	AM	58
Österreich	AT	81
Aserbaidschan	AZ	57
Belarus	BY	21
Belgien	BE	88
Bosnien-Herzegowina [#]	BA	(50)
-“-		(44)
Bulgarien	BG	52
Kroatien	HR	78
Zypern	CY	-
Tschechische Republik	CZ	54
Dänemark	DK	86
Ägypten	EG	90
Estland	EE	26
Finnland	FI	10
Frankreich	FR	87
Georgien	GE	28
Deutschland	DE	80
Griechenland	EL*	73
Ungarn	HU	55
STAAT	CODE	
<i>Island</i>	<i>IS</i>	-
Iran	IR	96
Irak	IQ	99
Irland	IE	60
<i>Israel</i>	<i>IL</i>	95
Italien	IT	83
Japan	JP	42
<i>Kasachstan</i>	<i>KZ</i>	27
<i>Kirgisistan</i>	<i>KG</i>	59
Lettland	LV	25
Libanon	LB	98
Liechtenstein	LI	-
Litauen	LT	24
Luxemburg	LU	82
EJR Mazedonien	MK	65
<i>Malta</i>	<i>MT</i>	-
<i>Moldau</i>	<i>MD</i>	23
Monaco	MC	-
<i>Mongolei</i>	<i>MN</i>	31
<i>Montenegro</i>	<i>ME</i>	?
Marokko	MA	93
Niederlande	NL	84
STAAT	CODE	
<i>Nord Korea</i>	<i>KP</i>	30
Norwegen	NO	76
Polen	PL	51
Portugal	PT	94
Rumänien	RO	53
<i>Russland</i>	<i>RU</i>	20
Serbien	RS	72
Slowakische Republik	SK	56
Slowenien	SI	79
<i>Süd Korea</i>	<i>KR</i>	61
Spanien	ES	71
Schweden	SE	74
Schweiz	CH	85
Syrien	SY	97
Tadschikistan	TJ	66
Tunesien	TN	91
Türkei	TR	75
<i>Turkmenistan</i>	<i>TM</i>	67
Ukraine	UA	22
Vereinigtes Königreich	UK*	70
<i>Usbekistan</i>	<i>UZ</i>	29
<i>Vietnam</i>	<i>VN</i>	32

* Nicht gemäß ISO 3166 (2 Buchstaben-Code), sondern Abkürzung der Europäischen Gemeinschaft

Bosnien-Herzegowina ist ein Bundesstaat und verwendet 2 Eisenbahncodes, siehe Punkt 4.1.1 der Anlage
In Kursivschrift angegebene Staaten sind nicht Mitgliedstaaten der OTIF

FELD 2 – Art des Dokuments (2 Ziffern)

Die aus zwei Ziffern bestehende Angabe bezeichnet die Art des Dokuments:

- die erste Ziffer kennzeichnet die allgemeine Einstufung des Dokuments;
- die zweite Ziffer bezeichnet die Unterart des Dokuments.

Bei Bedarf kann dieses Nummernsystem um zusätzliche Codes erweitert werden. Es folgt die vorgeschlagene Liste bekannter, möglicher Kombinationen von zweistelligen Zahlen, erweitert um den Vorschlag für die Inbetriebnahmegenehmigung für Fahrzeuge:

Felder in Blau sind für EG Mitgliedstaaten		
Ziffernkombination für Feld 2	Art des Dokuments	Unterart des Dokuments
[0 1]	Lizenzen	Lizenzen für RU
[0 x]	Lizenzen	Sonstige
[1 1]	Sicherheitsbescheinigung	Teil A
[1 2]	Sicherheitsbescheinigung	Teil B
[1 x]	Sicherheitsbescheinigung	Sonstige
[2 1]	Sicherheitsgenehmigung	Teil A
[2 2]	Sicherheitsgenehmigung	Teil B
[2 x]	Sicherheitsgenehmigung	Sonstige
[3 x]	Reserve	z. B. für Fahrzeuginstandhaltung, Infrastruktur oder Sonstiges
[4 x]	Reserve für Bewertungsorgane	z. B. verschiedene Arten von Bewertungsorganen (z. B. benannten Stellen)
[5 1] und [5 5]*	Inbetriebnahmegenehmigung oder Betriebserlaubnis	Triebfahrzeuge
[5 2] und [5 6]*	Inbetriebnahmegenehmigung oder Betriebserlaubnis	Reisezugwagen ohne Eigenbetrieb
[5 3] und [5 7]*	Inbetriebnahmegenehmigung oder Betriebserlaubnis	Güterwagen
[5 4] und [5 8]*	Inbetriebnahmegenehmigung oder Betriebserlaubnis	Sonderfahrzeuge
[6 x] ... [9 x]	Reserve (vier Arten von Dokumenten)	Reserve (jeweils 10 Unterarten)

FELD 3 – Ausstellungsjahr (4 Ziffern)

Dieses Feld gibt das Jahr an (im vorgegebenen Format JJJJ, d. h. 4 Ziffern), in dem die Genehmigung erteilt wurde.

FELD 4 – Laufende Nummer

Die laufende Nummer erhöht sich mit jeder Ausstellung eines Dokuments fortlaufend um eine Einheit, unabhängig davon, ob es sich um eine neue, verlängerte oder aktualisierte/geänderte Genehmigung handelt. Auch im Falle der Rücknahme einer Bescheinigung oder der Aussetzung einer Genehmigung kann die Nummer, auf die sich diese bezieht, nicht erneut verwendet werden.

Die laufende Nummer beginnt jedes Jahr wieder bei Null.

(*) Wurden die für Feld 4 „Laufende Nummer“ vorgesehenen 4 Ziffern innerhalb eines Jahres alle verwendet, verändern sich die ersten beiden Ziffern von Feld 2 wie folgt:

[5 1] wird zu [5 5] für Triebfahrzeuge,

[5 2] wird zu [5 6] für Reisezugwagen ohne Eigenbetrieb,

[5 3] wird zu [5 7] für Güterwagen,

[5 4] wird zu [5 8] für Sonderfahrzeuge.

ANLAGE 3 – CODIERUNG VON RÜCKNAMHMEN

Code	Art der Rücknahme	Bezeichnung
00	Keine	Das Fahrzeug hat eine gültige Eintragung.
10	Eintragung ausgesetzt Kein Grund angegeben	Die Eintragung des Fahrzeugs wurde auf Antrag des Eigners oder Halters oder durch Entscheidung der zuständigen Stelle oder RE ausgesetzt.
11	Eintragung ausgesetzt	Das Fahrzeug ist zur Lagerung in betriebsfähigem Zustand als inaktive oder strategische Reserve bestimmt.
20	Eintragung übertragen	Das Fahrzeug soll bekanntermaßen zum weiteren Einsatz im EG-OTIF Eisenbahnnetz (im gesamten Netz oder in Teilen des Netzes) unter einer anderen Nummer oder durch ein anderes NVR erneut eingetragen werden.
30	Aus dem Register gelöscht Kein Grund angegeben	Die Eintragung des Fahrzeugs für den Betrieb im EG-OTIF Eisenbahnnetz ist ohne bekannte erneute Eintragung abgelaufen.
31	Aus dem Register gelöscht	Das Fahrzeug ist zum weiteren Einsatz als Schienenfahrzeug außerhalb des EG-OTIF Eisenbahnnetzes bestimmt.
32	Aus dem Register gelöscht	Das Fahrzeug ist für die Verwertung wichtiger interoperabler Komponenten/Module/Ersatzteile oder für eine Umrüstung vorgesehen.
33	Aus dem Register gelöscht	Das Fahrzeug ist für Verschrottung und Entsorgung/Recycling von Materialien (einschließlich Ersatzteile) vorgesehen.
34	Aus dem Register gelöscht	Das Fahrzeug ist als „historisch erhaltenes Eisenbahnfahrzeug“ für den Betrieb in einem gesonderten Netz oder für die ortsfeste Ausstellung außerhalb des e EG-OTIF Eisenbahnnetzes vorgesehen.

Verwendung von Codes

- Ist der Grund für die Rücknahme nicht spezifiziert, sind zur Angabe der Änderung des Eintragungsstatus die Codes 10, 20 und 30 zu verwenden.
- Liegt der Grund für die Rücknahme vor: Verfügbare Optionen innerhalb der NVR-Datenbank sind die Codes 11, 31, 32, 33 und 34. Diese Codes basieren ausschließlich auf Informationen, die der RE vom Halter oder Eigner mitgeteilt wurden.

Eintragungsfragen

- Ein Fahrzeug, dessen Eintragung ausgesetzt oder aus dem Register gelöscht ist, darf unter der registrierten Eintragung im EG-OTIF Eisenbahnnetz nicht betrieben werden.

- Eine Reaktivierung einer Eintragung erfordert eine erneute, auf die Ursache oder den Grund für die Aussetzung und Löschung der Eintragung bezogene Genehmigung durch die zuständige Stelle.
- Eine Übertragung einer Eintragung erfolgt innerhalb des durch die APTU-ATMF Anlagen festgelegten Rahmens.

ANLAGE 4 – STANDARDFORMBLATT FÜR DIE EINTRAGUNG



STANDARDFORMBLATT FÜR DIE EINTRAGUNG ZUGELASSENER FAHRZEUGE⁵



Ziel des Antrags: Neue Eintragung Änderung ⁶ Rücknahme

INFORMATIONEN ÜBER DAS FAHRZEUG

1. **Fahrzeugnummer**⁷ _____

2. **Mitgliedsstaat und zuständige Behörde, bei der die Genehmigung beantragt wird**

2.1. Mitgliedsstaat:__ (2-stelliger Code gemäß Anlage 2, Tabelle 1)

2.2. Name der zuständigen Behörde:

3. **Baujahr:** _____

4. **EG-/OTIF-Referenz ***

4.1. Datum der Erklärung: _____

4.2. EG-/OTIF-Referenz:_____

4.3. Name der ausstellenden Stelle/Vertragsorgan:_____

4.4. Eingetragene Nummer des Unternehmens:_____

Anschrift der Organisation

4.5. Straße und Hausnummer:_____

4.6. Ort:_____

4.7. Ländercode:_____ 4.8. Postleitzahl:_____

*) **Note:** Wenn eine EG-Prüferklärung (durch das Vertragsorgan) ausgestellt wurde, müssen die Daten eingegeben werden. OTIF verlangt zurzeit keine ähnliche Erklärung, doch müssen die das Vertragsorgan betreffenden Daten in 4.3 – 4.8 eingegeben werden.

5. **Verweis auf das Fahrzeugregister (technische Daten)**

5.1. Für das Register zuständige Stelle:_____

Anschrift der Stelle

5.2. Straße und Hausnummer:_____

5.3. Ort:_____

5.4. Ländercode:_____ 5.5. Postleitzahl:_____

⁵ Dieses Formblatt kann auch elektronisch eingereicht werden.

⁶ Auch das Feld vor der geänderten Position muss angekreuzt werden.

⁷ Gilt nicht für die erste Eintragung; wird vom Registrierungsorgan ausgefüllt.

5.6. E-Mail: _____

5.7. Verweis auf das Fahrzeugregister: _____

6. Beschränkungen

6.1. Beschränkungen (Code): _____, _____, _____, _____, _____, _____, _____, _____, _____
....., _____, _____, _____, _____, _____, _____, _____, _____

6.2. Beschränkungen (Text): _____

INFORMATION ÜBER DIE FÜR DAS FAHRZEUG ZUSTÄNDIGEN STELLEN

7. Eigner (fakultativ)

7.1. Name der Organisation: _____

7.2. Eingetragene Nummer des Unternehmens: _____

Anschrift der Organisation

7.3. Straße und Hausnummer: _____

7.4. Ort: _____

7.5. Ländercode: _____ 7.6. Postleitzahl: _____

8. Halter

8.1. Name der Organisation: _____

8.2. Eingetragene Nummer des Unternehmens: _____

Anschrift der Organisation

8.3. Straße und Hausnummer: _____

8.4. Ort: _____

8.5. Ländercode: _____ 8.6. Postleitzahl: _____

8.7. Fahrzeughalterkennzeichnung (VKM): _____

OPERATIONELLE INFORMATIONEN

9. Für die Instandhaltung zuständige Stelle

9.1. Name der Organisation: _____

Anschrift der Organisation

9.2. Straße und Hausnummer: _____

9.3. Ort: _____

9.4. Ländercode: _____ 9.5. Postleitzahl: _____

9.6. E-Mail : _____

10. Rücknahme

10.1. Art (Code): _____

10.2. Datum: _____

11. Mitgliedsstaaten, in denen das Fahrzeug bereits zugelassen ist

.....

Identifikation der die Eintragung beantragenden Stelle :

Datum: _____ Name des zuständigen Mitarbeiters und Unterschrift:

Von der Behörde auszufüllender Teil

ANGABEN DER SICHERHEITSBEHÖRDE

1.1. **Zugewiesene Europäische Fahrzeugnummer**⁸ _____ - - - - -

12. **Genehmigungsnummer** _____ - - - - -

13. Inbetriebnahme

13.1. Datum der Genehmigung: _____

13.2. Genehmigung gültig bis: _____

Datum des Antragseingangs: _____

Datum der Rücknahme: _____

⁸ Es kann eine Liste für mehrere Fahrzeuge derselben Reihe oder Bestellung beigefügt werden.

ANLAGE 5 – GLOSSAR

Abkürzung	Definition
ACA	Für die Zulassung zuständige Stelle: zuständige Stelle, wie in Artikel 5 ATMF erwähnt
CCS	System Zugsteuerung/Zugsicherung
COTIF	Übereinkommen über den internationalen Eisenbahnverkehr
CR	Konventionelles Eisenbahnsystem
CTE	Fachausschuss für technische Fragen der OTIF
DB	Datenbank
ECM	Für die Instandhaltung zuständiges Organ
EC VVR	Zentralisiertes europäisches virtuelles Einstellungsregister
EG	Europäische Gemeinschaft
EIN	Europäische Identifikationsnummer
EN	Europäische Norm (Euronorm)
ERA	Europäische Eisenbahnagentur, auch bezeichnet als „die Agentur“
ERTMS	Europäisches Eisenbahnverkehrsleitsystem
ESUP (TAF)	Europäischer Strategischer Umsetzungsplan (TAF)
EU	Europäische Union
EVN	Europäische Fahrzeugnummer
GUS	Gemeinschaft unabhängiger Staaten
HS	Hochgeschwindigkeit/Hochgeschwindigkeitssystem
IB	Untersuchungsstelle
IM	Infrastrukturbetreiber
INF	Infrastruktur
ISO	Internationale Organisation für Normung
IT	Informationstechnologie
LR	Lokales Register
MS	Mitgliedstaat der Europäischen Union

Abkürzung	Definition
NoBo	Benannte Stelle
NSA	Nationale Sicherheitsbehörde
NVR	Nationales Einstellungsregister
OPE (TSI)	Verkehrsbetrieb und Verkehrssteuerung (TSI)
OTIF	Zwischenstaatliche Organisation für den internationalen Eisenbahnverkehr
OTIF SG	OTIF Generalsekretär
RB	Aufsichtsbehörde
RE	Eintragungsstelle, d. h. die für die Führung und Aktualisierung des NVR zuständige Stelle
RIC	Übereinkommen über die gegenseitige Benutzung der Personen- und Gepäckwagen im internationalen Verkehr
RIV	Übereinkommen über die Benutzung der Güterwagen im internationalen Verkehr
RS oder RST	Fahrzeuge
RSRD (TAF)	Fahrzeug-Referenzdatenbank (TAF)
RU	Eisenbahnunternehmen
TAF (TSI)	Telematikanwendungen für den Güterverkehr (TSI)
TSI	Technische Spezifikation für die Interoperabilität. (für die EG)
VKM	Fahrzeughalterkennzeichnung
VKMR	Register der Fahrzeughalterkennzeichnungen
VVR	Virtuelles Einstellungsregister
WAG (TSI)	Güterwagen (TSI)
WIMO (TAF)	Wagon and Intermodal Operational Database (TAF) (Datenbank für Güterwagen und intermodalen Betrieb) (TAF)