



Organisation intergouvernementale pour les transports internationaux ferroviaires
Zwischenstaatliche Organisation für den internationalen Eisenbahnverkehr
Intergovernmental Organisation for International Carriage by Rail

**Commission d'experts techniques
Fachausschuss für technische Fragen
Committee of Technical Experts**

TECH-18035-CTE12-6.1

11.04.2019

Original: EN

**ENTWICKLUNG DES ZENTRALISIERTEN FAHRZEUGEINSTELLUNGS-
REGISTERS DER EU UND AUSWIRKUNGEN AUF DIE NATIONALEN
FAHRZEUGREGISTER DER OTIF NACH 2021**

Diskussionspapier

1. EINLEITUNG

Nachstehend wird ein Einblick in die Entwicklung des zentralisierten Fahrzeugeinstellungsregisters der EU (EVR), das ab Mitte 2021 einsatzbereit sein wird, und die Auswirkungen auf die Konnektivität und den Datenaustausch mit bestehenden nationalen Fahrzeugregistern (NVR) der Nicht-EU-Vertragsstaaten gegeben. Zudem werden mögliche Szenarien beleuchtet, mit denen sichergestellt werden soll, dass die relevanten Fahrzeugdaten auch in Zukunft zwischen den Vertragsstaaten ausgetauscht werden können.

2. GEGENWÄRTIGE LAGE: VERBUNDENE NATIONALE FAHRZEUGREGISTER

In Übereinstimmung mit Artikel 13 ATMF ist jeder Vertragsstaat verpflichtet, ein nationales Fahrzeugregister für Eisenbahnfahrzeuge einzurichten. Nach der Zulassung müssen die Fahrzeuge im NVR des Staates, der die Zulassung erteilt hat, eingetragen werden. Auch weitere, von anderen Staaten erteilte Zulassungen werden im Register eingetragen. Um den Nutzern (EVU, IB, Halter, ECM, staatliche Behörden usw.) den Zugriff auf die für sie relevanten Daten aller NVR von einem einzigen Zugriffspunkt aus zu ermöglichen, sollten alle NVR mit dem virtuellen Einstellungsregister (VVR) verknüpft sein, einer zentralen Suchmaschine, die von der Eisenbahnagentur der Europäischen Union (ERA) entwickelt und verwaltet wird. Das VVR ermöglicht es den Nutzern, Daten aus allen NVR, einschließlich derjenigen der EU-Vertragsstaaten, über ein einziges Portal zu suchen. Einige der Nicht-EU-Vertragsstaaten sind mit dem VVR über eine NVR-Standardsoftware (sNVR) und andere über eine NVR-Übersetzungssoftware (NVR-TE) verbunden.

Äquivalente Bestimmungen finden sich im EU-Recht in der Entscheidung der Kommission 2007/756/EG vom 9. November 2007 zur Annahme einer gemeinsamen Spezifikation für das nationale Einstellungsregister (NVR-Entscheidung).

Auf der 26. Tagung des Revisionsausschusses vom 27.-28. Februar 2018 wurden Änderungen an Artikel 13 § 1 ATMF beschlossen, die die Einrichtung der Fahrzeugregister wie folgt vorschreiben:

Artikel 13 Register

§ 1 Fahrzeugregister sind in Form einer oder mehrerer nationaler oder regionaler elektronischer Datenbank(en), die Informationen über die Fahrzeuge, für die ein Betriebszertifikat ausgestellt wurde, enthält/enthalten, zu erstellen. Das Register hat auch gemäß Artikel 19 zugelassene Fahrzeuge einzubeziehen; es kann Fahrzeuge enthalten, die nur für den nationalen Verkehr zugelassen sind. Das oder die Register muss/müssen

- a) mit den vom Fachausschuss für technische Fragen angenommenen Spezifikationen übereinstimmen;*
- b) auf dem neuesten Stand gehalten werden;*
- c) für die zuständigen Behörden aller Vertragsstaaten, Eisenbahnunternehmen und Infrastrukturbetreiber sowie für die Personen und Organisationen, die Fahrzeuge eintragen oder im Register genannt sind, zugänglich sein.“*

Diese am 1. März 2019 in Kraft getretenen Bestimmungen enthalten weiterhin die Verpflichtung der Vertragsstaaten, ein nationales Fahrzeugregister für Eisenbahnfahrzeuge einzurichten. Zusätzlich ist die Möglichkeit der Einrichtung regionaler Fahrzeugregister gegeben, wie beispielsweise des einheitlichen europäischen Fahrzeugeinstellungsregisters in der EU, sofern die darin enthaltenen Informationen für andere Vertragsstaaten zugänglich sind.

3. EU-BESCHLUSS ZUR EINRICHTUNG DES EVR

In Übereinstimmung mit dem vierten Eisenbahnpaket (Artikel 47 der Richtlinie (EU) 2016/797) hat die EU am 25. Oktober 2018 den NVR-Beschluss (Durchführungsbeschluss (EU) 2018/1614 der Kommission) zur Festlegung der technischen und funktionalen Spezifikationen für das EVR angenommen. Mit der Änderung der NVR-Entscheidung wird die Übertragung von Eintragungen ermöglicht und eine mehrfache Dateneingabe für ein Fahrzeug in mehrere bestehende nationale Fahrzeugregister innerhalb der EU verhindert. Das EVR, das den Prozess der Fahrzeugeintragung vereinfachen, die Kosten senken und die Datenqualität verbessern soll, ist ein Schritt vorwärts in Richtung der Ziele des einheitlichen europäischen Eisenbahnraums. Für die EU kommen mit dem EVR ein zentralisiertes Fahrzeugeinstellungsregister, die zentralisierte Einrichtung von Benutzerkonten und die Verwendung gemeinsamer Referenzdaten. Darüber hinaus stellt das EVR allen Nutzern auch ein einheitliches Format für die Suche, die Eintragung von Fahrzeugen und die Datenverwaltung zur Verfügung. Die nationalen Eintragungsstellen bleiben weiterhin für die Eintragung oder Validierung vorregistrierter Daten verantwortlich.

Das EVR wird voraussichtlich bis zum 16. Juni 2021 in Betrieb genommen, zu diesem Zeitpunkt wird der technische Support für die aktuelle sNVR-Software und die NVR-TE-Software eingestellt.

Die EU-Mitgliedstaaten können ihre NVR bis Juni 2024 weiter betreiben, müssen sie aber dann mit dem EVR verbinden. Mitgliedstaaten, die sich für diese Option entscheiden, müssen die Kompatibilität und Kommunikationsfähigkeit mit dem europäischen Fahrzeugeinstellungsregister sicherstellen.

FOLGEN FÜR BESTEHENDE NVR IN NICHT-EU-STAATEN

Mit der Einstellung des VVR und der NVR-TE im Juni 2021 werden die Nicht-EU-NVR und die EU-NVR nicht mehr miteinander verbunden und die Fahrzeugdaten nicht mehr gegenseitig abrufbar sein. Dies wird Folgen für die Verwendung von Fahrzeugen und möglicherweise auch für den internationalen Verkehr haben.

Das Ziel der OTIF ist die Förderung, Verbesserung und Erleichterung des internationalen Eisenbahnverkehrs. Daher hat sich das OTIF-Sekretariat unter Berücksichtigung der Entwicklungen im Zusammenhang mit dem Fahrzeugeinstellungsregister der EU aktiv an den Diskussionen mit der Generaldirektion Mobilität und Verkehr und der ERA beteiligt, um einen Weg zu finden, wie die Konnektivität zwischen den nationalen Registern und der Austausch relevanter Fahrzeugdaten zwischen der EU und Nicht-EU-Vertragsstaaten aufrechterhalten werden kann.

4. VERBINDUNG DER FAHRZEUGREGISTER DER OTIF

VORSCHLAG DER EU

Auf der WG TECH 36 erklärte die EU, dass der EVR allen Nutzern eine harmonisierte Schnittstelle für die Eintragung von Fahrzeugen und die Datenverwaltung bieten werde. Ein einziger Zugriffspunkt für die Eintragung und Datenabfrage von Fahrzeugen erübrige den Einsatz des VVR und reduziere die Wartungskosten. Aus diesem Grund habe die Europäische Kommission Folgendes vorgeschlagen:

- Basierend auf den Spezifikationen des EVR sollte ein zentralisiertes EU/OTIF-Fahrzeugregister eingerichtet werden. Nicht-EU-Vertragsstaaten wird die Nutzung des zentralen EU/OTIF-Fahrzeugregisters gegen Entgelt angeboten.
- Die Vertragsstaaten übertragen ihre Fahrzeugdaten mit Hilfe der ERA in das zentralisierte Register.
- Die Vertragsstaaten können Daten zu ihren eingetragenen Fahrzeugen extrahieren.
- Die Vertragsstaaten können Daten zu von anderen Vertragsstaaten zugelassenen Fahrzeugen abfragen.

- Obwohl die Daten von der ERA zentral gespeichert werden, ist die ERA nicht Eigentümerin der Daten.
- In Bezug auf den Zugang zu den Fahrzeugdaten wird keine Änderung erwartet. Vertragsstaaten, die an das VVR angeschlossen sind, behalten den gleichen Zugriff auf Daten anderer Vertragsstaaten wie bisher.
- Vertragsstaaten und Nutzer aus den Vertragsstaaten unterliegen in Bezug auf Eintragung, IT-Wartung, Kosten, Datenqualität und die Möglichkeit nationaler Parameter den gleichen Bedingungen wie Nutzer aus der EU.

5. WEITERE ERWÄGUNGEN

Das derzeitige System der angeschlossenen NVR ist nicht mängelfrei, was sich an der begrenzten Anzahl von angeschlossenen Nicht-EU-Vertragsstaaten der OTIF und einigen wiederkehrenden Verbindungsproblemen zeigt. Die Annahme, dass ein einziges, von einer Einrichtung geführtes Register potenziell robuster und widerstandsfähiger sein wird, scheint plausibel.

Im Hinblick auf einen einheitlichen europäischen Eisenbahnraum beschloss die EU, alle nationalen Einstellungsregister der EU-Staaten zu ersetzen und unter einem einzigen EVR zusammenzufassen.

Die EU hat Nicht-EU-Vertragsstaaten der OTIF die Möglichkeit zur Nutzung des EVR angeboten und ihre Bereitschaft bekundet, den Namen des Registers so zu ändern, dass es sich auch auf die OTIF bezieht (z. B. zentralisiertes EU/OTIF-Fahrzeugregister).

Als zwischenstaatliche Organisation hat die OTIF die Ambition, sich geografisch auszudehnen, und sie muss die Souveränität ihrer Mitgliedstaaten berücksichtigen. Die Tatsache, dass das zentralisierte Register, wie vorgeschlagen, von der ERA geführt und verwaltet wird, kann für einige Vertragsstaaten sensibel sein.

Es sei darauf hingewiesen, dass im europäischen Fahrzeugeinstellungsregister im Hinblick auf das EU-Recht und das Ziel der Schaffung eines einheitlichen europäischen Eisenbahnraums alle Fahrzeuge registriert sind, unabhängig davon, ob sie im In- oder Ausland eingesetzt werden. Da der Anwendungsbereich des COTIF auf den internationalen Verkehr beschränkt ist, besteht der Hauptzweck der in Artikel 13 der ER ATMF genannten Fahrzeugregister darin, Fahrzeuge für den Einsatz im internationalen Verkehr zu registrieren.

Zudem könnte das nationale Recht einiger Vertragsstaaten der Speicherung von Daten außerhalb ihres Hoheitsgebiets entgegenstehen. In den letzten Jahren hat das Sekretariat der OTIF immer wieder betont, dass ein zentralisiertes Fahrzeugregister die Existenz nationaler Register von Nicht-EU-Staaten nicht ausschließen und dass die Verbindung zwischen den verschiedenen Registern sichergestellt werden sollte. Dies hat sich auch im Bericht der Eisenbahnagentur der Europäischen Union 013REC1005/ACR niedergeschlagen, der der Empfehlung an die Europäische Kommission beigefügt ist, wo auf Seite 12 festgestellt wird, dass das zukünftige EVR auch eine Verbindung zu den NVR der Nicht-EU-Mitgliedstaaten der OTIF herstellen können sollte (z. B. über eine gemeinsame Datensuch- und Abfragefunktion), so dass alle NVR und das EVR weiterhin allen Nutzern von internetbasierten Zugangsstellen aus zugänglich sind.

Gleichzeitig ist darauf hinzuweisen, dass die Konnektivität der nationalen Register bisher durch die ERA sichergestellt wurde und dass die EU beschlossen hat, diese Aktivität der ERA ab 2021 einzustellen, da die EU nur noch ein Register führen wird. Nach dem derzeitigen Haushaltsrahmen verfügt das Sekretariat der OTIF nicht über nötigen die Mittel, um diese Aufgabe zu übernehmen. Um den Fahrzeugdatenaustausch zu gewährleisten und zu erhalten und den internationalen Eisenbahnverkehr zu erleichtern, müssen demnach andere Lösungen in Erwägung gezogen und analysiert werden. In diesem Sinne sollten die folgenden Fragen gestellt werden:

- Sollte es nur ein zentralisiertes Register geben, oder sollte die Möglichkeit bestehen, zusätzliche nationale oder regionale Register mit dem zentralisierten Register zu verbinden?
- Wenn diese Möglichkeit erhalten bleibt, wer stellt dann die Verbindung sicher und wer übernimmt die Kosten?
- Wer trägt die Kosten für die Nutzung des zentralisierten Registers, wie hoch sind diese Kosten und wie sollten Ausgleichszahlungen organisiert werden?

Eine Zusammenfassung verschiedener Szenarien findet sich im Anhang dieses Dokuments.

6. BESCHLUSSVORSCHLAG

1. Der Fachausschuss für technische Fragen nimmt die in diesem Dokument erläuterten Entwicklungen zur Kenntnis.
2. Der Fachausschuss für technische Fragen beauftragt seine ständige Arbeitsgruppe (WG TECH), unter Berücksichtigung der nachfolgend aufgelisteten Aspekte die Möglichkeiten für die Zukunft der Fahrzeugregister zu prüfen:
 - a. Juni 2021: Einstellung der Unterstützung und Softwarebereitstellung für die sNVR-Software oder für die Verbindung des zentralisierten EU-Registers mit den nationalen Fahrzeugregistern durch die ERA;
 - b. Angebot der EU, das zentralisierte EU-Register gemeinsam zu nutzen und es als gemeinsames zentralisiertes EU/OTIF-Register zu bezeichnen;
 - c. Fragen im Zusammenhang mit der Kontrolle, der Verwaltung von Zugriffsrechten und dem Besitz von Daten in einem zentralisierten Register;
 - d. Fragen betreffend die Kosten und Rechtsverhältnisse (Haftung) im Zusammenhang mit der Nutzung und dem Hosting des zentralen Registers;
 - e. künftige Möglichkeiten für Staaten, die ein nationales Register anstelle eines zentralisierten verwenden wollen.
3. Der Fachausschuss für technische Fragen beauftragt die WG TECH, Vorschläge für die Tagung des Fachausschusses für technische Fragen im Jahre 2020 vorzulegen.

Anhang

Szenario	Nutzen (Stärken und Chancen)	Bedenken (Schwächen und Risiken) ¹
S1: Alle Staaten nutzen das zentralisierte EU/OTIF-Register	<p>Datenkonsistenz (S)</p> <p>Keine Datenschnittstelle zwischen verschiedenen Registern erforderlich = Kostenreduzierung (S)</p> <p>Ein einziger Prozess zur Dateneingabe (S)</p> <p>Register für Fahrzeuge des nationalen/internationalen Verkehrs (O)</p> <p>EVR wird zu zentralisiertem OTIF/EU-Fahrzeugregister (O)</p> <p>Ein einziger Zugriffspunkt (O)</p>	<p>Entwicklung eines gemeinsamen Kodierungsformats (arabische, lateinische, kyrillische und andere Zeichen) (W)</p> <p>Verteilung der Kosten (W)</p> <p>Ein einziger Zugriffspunkt (T)</p> <p>Datensicherheit (T)</p> <p>Kennzeichnung (EVR → CVR) (W)</p> <p>Schaffung eines Rechtsrahmens für das zentralisierte EU-OTIF-Fahrzeugregister (W)</p> <p>Verwaltung des Tools und Speicherung der Daten durch eine ausländische Behörde (T)</p> <p>Einrichtung einer zentralisierten Verwaltung und eines Prozesses zur Verwaltung des Tools (W)</p>
S2: EU-Staaten verwenden das EVR und alle Nicht-EU-OTIF-Staaten verwenden ihren eigenen NVR	<p>Aufrechterhaltung der Souveränität der Vertragsstaaten in ihrer Fähigkeit, eigene Daten zu speichern und zu verwalten (S)</p> <p>Keine zusätzlichen Kosten für bestehende NVR (S)</p> <p>Möglichkeit für Nicht-EU-Vertragsstaaten, die Sichtbarkeit von Daten zu kontrollieren, indem sie sie auf Fahrzeuge für den internationalen Verkehr beschränken (S)</p>	<p>Komplexität der Verbindung mehrerer Systeme (W)</p> <p>Erfordernis einer zusätzlichen Schnittstelle zur Anbindung des europäischen Registers an die verschiedenen NVR (W)</p> <p>Erhöhte Kosten für die Aufrüstung, den Betrieb und die Wartung der Schnittstelle (W)</p> <p>Kosten für neue NVR (W)</p> <p>Zugangsrechte und unterschiedliche Ebenen des Datenzugangs (W)</p>
S3: EU-Staaten und einige Nicht-EU-Staaten verwenden das EVR und einige Nicht-EU-Staaten verwenden ihren eigenen NVR	<p>Vertragsstaaten können entscheiden, ob sie dem zentralisierten Register beitreten oder die Szenarien S1 oder S2 anwenden wollen</p> <p>Aufrechterhaltung der Souveränität der Vertragsstaaten in ihrer Fähigkeit, eigene Daten zu speichern und zu verwalten (S)</p>	<p>Verwaltung des Tools durch die Behörde eines Vertragsstaats oder einer Region (T)</p> <p>Erfordernis einer zusätzlichen Schnittstelle zur Anbindung des europäischen Registers an die verschiedenen NVR (W)</p> <p>Erhöhte Kosten für die Aufrüstung, den Betrieb und die Wartung der Schnittstelle (W)</p> <p>Komplexität und Koordination (T)</p>

¹ Nach der SWOT-Analyse (Englisch für Strengths (S), Weaknesses (W), Opportunities (O) and Threats (T)).

<p>S4: Zwei miteinander verbundene Zentralregister: ein zentralisiertes OTIF-Fahrzeugregister und der EVR</p>	<p>Möglichkeit der globalen Erweiterung des OTIF-Registers (O)</p> <p>OTIF-Register als neutrale(s) Tool/Plattform für Nicht-EU-Vertragsstaaten (S)</p>	<p>Zusätzliche und derzeit unvorhersehbare Kosten und Ressourcen für die Verwaltung des OTIF-Registers (W)</p> <p>Erfordernis eines Rechtsrahmens (W)</p> <p>Kosten (W)</p> <p>Komplexität der Verbindung zweier Systeme (W)</p> <p>Erfordernis einer Schnittstelle zur Verbindung der beiden Register (W)</p>
---	---	--