Dieses Dokument ist lediglich eine Dokumentationsquelle, für deren Richtigkeit die Organe der Gemeinschaften keine Gewähr übernehmen

►B

ENTSCHEIDUNG DER KOMMISSION

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

(Bekannt gegeben unter Aktenzeichen K(2007) 5357)

(2007/756/EG)

(ABl. L 305 vom 23.11.2007, S. 30)

Geändert durch:

		Amtsblatt		
		Nr.	Seite	Datum
►M1	Beschluss 2011/107/EU der Kommission vom 10. Februar 2011	L 43	33	17.2.2011

▼B

ENTSCHEIDUNG DER KOMMISSION

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

(Bekannt gegeben unter Aktenzeichen K(2007) 5357)

(2007/756/EG)

DIE KOMMISSION DER EUROPÄISCHEN GEMEINSCHAFTEN —

gestützt auf den Vertrag zur Gründung der Europäischen Gemeinschaft,

gestützt auf die Richtlinie 96/48/EG des Rates vom 23. Juli 1996 über die Interoperabilität des transeuropäischen Hochgeschwindigkeitsbahnsystems ([1]), insbesondere auf Artikel 14 Absätze 4 und 5,

gestützt auf die Richtlinie 2001/16/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 19. März 2001 über die Interoperabilität des konventionellen Eisenbahnsystems ([2]), insbesondere auf Artikel 14 Absätze 4 und 5,

in Erwägung nachstehender Gründe:

(1) Bei der Genehmigung der Inbetriebnahme von Fahrzeugen haben die Mitgliedstaaten sicherzustellen, dass jedem einzelnen Fahrzeug ein Kennzeichnungscode zugewiesen wird. Dieser Code muss in einem nationalen Einstellungsregister (nachstehend „NVR“, „national vehicle register“) geführt werden. Dieses Register muss für bevollmächtigte Vertreter zuständiger Behörden und betroffener Parteien zu Abfragezwecken zugänglich sein. Die verschiedenen nationalen Register müssen in Bezug auf Dateninhalte und Datenformate kohärent sein. Dies erfordert ihre Einrichtung auf der Grundlage gemeinsamer operationeller und technischer Spezifikationen.

(2) Die gemeinsamen Spezifikationen für das NVR müssen auf der Grundlage des Entwurfs der Spezifikationen der Europäischen Eisenbahnagentur (nachstehend „die Agentur“) festgelegt werden. Dieser Entwurf der Spezifikationen muss insbesondere folgende Begriffsbestimmungen enthalten: Inhalt, funktionale und technische Architektur, Datenformat, Betriebsarten, einschließlich Regeln für Dateneingabe und -abfrage.

(3) Diese Entscheidung wurde auf der Grundlage der Empfehlung der Agentur Nr. ERA/REC/INT/01-2006 vom 28. Juli 2006 ausgearbeitet.

Das NVR eines Mitgliedstaats muss alle in diesem Mitgliedstaat zugelassenen Fahrzeuge beinhalten. Güterwagen und Personenwagen sollten jedoch nur in dem NVR des Mitgliedstaats ihrer erstmaligen Inbetriebnahme geführt werden.

([1]) ABl. L 235 vom 17.9.1996, S. 6. Richtlinie zuletzt geändert durch die Richtlinie 2007/32/EG der Kommission (ABl. L 141 vom 2.6.2007, S. 63).

([2]) ABl. L 110 vom 20.4.2001, S. 1. Richtlinie zuletzt geändert durch die Richtlinie 2007/32/EG.

▼B

(4) Für die Zwecke der Eintragung von Fahrzeugen, der Bestätigung der Eintragung, der Änderung von Positionen der Eintragung sowie der Bestätigung der Änderung(en) muss ein Standardformblatt verwendet werden.

(5) Jeder Mitgliedstaat muss ein computergestütztes NVR einrichten. Alle NVR müssen über eine Anbindung an ein von der Agentur verwaltetes, zentrales virtuelles Einstellungsregister (nachstehend „VVR“) verfügen, um das in Artikel 19 der Verordnung (EG) Nr. 881/2004 des Europäischen Parlaments und des Rates ([1]) vorgesehene Register der Interoperabilitätsschriftstücke einzurichten. Mithilfe des VVR müssen die Benutzer die Möglichkeit haben, über ein einziges Portal alle NVR zu durchsuchen; ferner muss es den Datenaustausch zwischen nationalen NVR ermöglichen. Aus technischen Gründen kann die Anbindung an das VVR jedoch nicht unverzüglich hergestellt werden. Daher sollten die Mitgliedstaaten erst dann zum Anschluss ihrer NVR an das zentrale VVR verpflichtet werden, wenn das effektive Funktionieren des VVR nachgewiesen wurde. Zu diesem Zweck wird die Agentur ein Pilotprojekt durchführen.

(6) Nach Punkt 8 des Protokolls der Sitzung Nr. 40 des gemäß Artikel 21 der Richtlinie 2001/16/EG eingesetzten Regulierungsausschusses sind alle vorhandenen Fahrzeuge in dem NVR des Mitgliedstaats, in dem sie früher eingetragen waren, einzutragen. Bei der Datenübertragung sind eine angemessene Übergangsfrist und die Datenverfügbarkeit zu berücksichtigen.

(7) Gemäß Artikel 14 Absatz 4 Buchstabe b der Richtlinie 96/48/EG und Artikel 14 Absatz 4 Buchstabe b der Richtlinie 2001/16/EG muss das NVR von einer von allen Eisenbahnunternehmen unabhängigen Stelle geführt und aktualisiert werden. Die Mitgliedstaaten müssen die Kommission und die anderen Mitgliedstaaten über die Stelle unterrichten, die sie zu diesem Zweck benannt haben, um unter anderem den Austausch von Informationen zwischen diesen Stellen zu erleichtern.

(8) Einige Mitgliedstaaten haben ein ausgedehntes Netz mit einer Spurweite von 1 520 mm, auf dem eine in den Ländern der Gemeinschaft unabhängiger Staaten (GUS) übliche Güterwagenflotte betrieben wird. Dies hat zu einem gemeinsamen Eintragungssystem geführt, bei dem es sich um ein wichtiges Element für die Interoperabilität und Sicherheit dieses 1 520-mm-Netzes handelt. Diese besondere Situation muss anerkannt werden, und es müssen spezifische Regeln festgelegt werden, um einen Mangel an Kohärenz hinsichtlich der EU- und GUS-bezogenen Verpflichtungen für ein und dasselbe Fahrzeug zu vermeiden.

(9) Die Vorschriften von Anhang P der TSI über Verkehrsbetrieb und Verkehrssteuerung gelten im Hinblick auf das Nummernsystem für Fahrzeuge für den Zweck der Eintragung im NVR. Die Agentur wird einen Leitfaden für die harmonisierte Anwendung dieser Vorschriften entwickeln.

(10) Die in dieser Entscheidung vorgesehenen Maßnahmen stehen im Einklang mit der Stellungnahme des Ausschusses, der gemäß Artikel 21 der Richtlinie 96/48/EG eingesetzt wurde —

([1]) ABl. L 164 vom 30.4.2004, S. 1. Berichtigte Fassung im ABl. L 220 vom 21.6.2004, S. 3.

▼B

HAT FOLGENDE ENTSCHEIDUNG ERLASSEN:

Artikel 1

Die im Anhang dargelegten gemeinsamen Spezifikationen für das nationale Einstellungsregister nach Artikel 14 Absatz 5 der Richtlinie 96/48/EG und Artikel 14 Absatz 5 der Richtlinie 2001/16/EG werden hiermit angenommen.

Artikel 2

Bei der Eintragung von Fahrzeugen nach dem Inkrafttreten dieser Entscheidung verwenden die Mitgliedstaaten die im Anhang festgelegten gemeinsamen Spezifikationen.

Artikel 3

Die Eintragung vorhandener Fahrzeuge durch die Mitgliedstaaten erfolgt gemäß den Vorschriften von Abschnitt 4 des Anhangs.

Artikel 4

(1) Gemäß Artikel 14 Absatz 4 Buchstabe b der Richtlinie 96/48/EG und Artikel 14 Absatz 4 Buchstabe b der Richtlinie 2001/16/EG benennen die Mitgliedstaaten eine nationale Stelle, die für die Führung und Aktualisierung des nationalen Einstellungsregisters zuständig ist. Bei dieser Stelle kann es sich um die Nationale Sicherheitsbehörde des betreffenden Mitgliedstaats handeln. Die Mitgliedstaaten sorgen für die Zusammenarbeit und den Informationsaustausch zwischen diesen Stellen, um sicherzustellen, dass Änderungen von Daten zeitnah übermittelt werden.

(2) Die Mitgliedstaaten unterrichten die Kommission und die anderen Mitgliedstaaten innerhalb eines Jahres nach Inkrafttreten dieser Entscheidung über die gemäß Absatz 1 benannte Stelle.

Artikel 5

(1) Erstmalig in Estland, Lettland oder Litauen in Betrieb genommene Fahrzeuge, die außerhalb der Europäischen Union als Teil der Güterwagenflotte des gemeinsamen 1 520-mm-Schienensystems eingesetzt werden sollen, werden sowohl im NVR als auch in der Informationsdatenbank des Rates für Eisenbahnverkehr der Gemeinschaft Unabhängiger Staaten eingetragen. In diesem Fall kann statt des im Anhang vorgeschriebenen Nummernsystems das achtstellige Nummernsystem Anwendung finden.

(2) Erstmalig in einem Drittland in Betrieb genommene Fahrzeuge, die innerhalb der Europäischen Union als Teil der Güterwagenflotte des gemeinsamen 1 520-mm-Schienensystems eingesetzt werden sollen, werden nicht im NVR eingetragen. Gemäß Artikel 14 Absatz 4 der Richtlinie 2001/16/EG muss es jedoch möglich sein, die in Artikel 14 Absatz 5 Buchstaben c, d und e aufgeführten Informationen in der Informationsdatenbank des Rates für Eisenbahnverkehr der GUS abzufragen.

Artikel 6

Diese Entscheidung ist an die Mitgliedstaaten gerichtet.

▼**M1**

ANHANG

1. DATEN

Das Datenformat des nationalen Einstellungsregisters (nachstehend „NVR“) entspricht den folgenden Vorgaben.

Die Nummerierung der Positionen entspricht dem vorgeschlagenen Standardformblatt für die Eintragung in Anhang 4.

Darüber hinaus können Felder hinzugefügt werden, beispielsweise für Anmerkungen, Angaben zu Fahrzeugen, die einer Prüfung unterliegen (siehe Abschnitt 3.4), usw.

1.	Europäische Fahrzeugnummer	obligatorisch
Inhalt	Numerischer Kennzeichnungscode gemäß der Definition in Anhang P der technischen Spezifikation für die Interoperabilität (TSI) „Verkehrsbetrieb und Verkehrssteuerung“ (nachstehend „TSI OPE“) ([1])	
Format	1.1. Nummer	12-stellig
	1.2. Frühere Nummer (falls es sich um ein Fahrzeug handelt, das eine neue Nummer erhält)	
2.	Mitgliedstaat und NSA	obligatorisch
Inhalt	Angabe des Mitgliedstaats, in dem das Fahrzeug eingetragen wurde, und der NSA, die die Inbetriebnahme genehmigt hat	
Format	2.1. Numerischer Code des Mitgliedstaats gemäß Anhang P der TSI OPE	2-stelliger Code
	2.2. Name der NSA	Text
3.	Baujahr	obligatorisch
Inhalt	Jahr, in dem das Fahrzeug das Werk verlassen hat	
Format	3. Baujahr	JJJJ
4.	EG-Referenz	obligatorisch (falls vorhanden)
Inhalt	Verweise auf die EG-Prüferklärung und die ausstellende Stelle (Antragsteller)	
Format	4.1. Datum der Erklärung	Datum
	4.2. EG-Referenz	Text
	4.3. Name der ausstellenden Stelle (Antragsteller)	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 (siehe Anhang 2)
	4.8. Postleitzahl	Alphanumerischer Code

▼M1

5.	Verweis auf das europäische Register genehmigter Fahrzeugtypen (ERATV)	obligatorisch ([2])
Inhalt	Verweis, der den Abruf der einschlägigen technischen Daten aus dem ERATV ([3]) ermöglicht. Der Verweis ist vorgeschrieben, falls der Fahrzeugtyp im ERATV definiert ist.	
Format	5. Verweis, der den Abruf der einschlägigen technischen Daten aus dem ERATV ermöglicht	Alphanumerische(r) Code(s)
5a	Reihe	fakultativ
Inhalt	Angabe einer Reihe, falls das Fahrzeug Teil einer Fahrzeugreihe ist	
	5a Reihe	Text
6.	Beschränkungen	obligatorisch
Inhalt	Etwaige Betriebsbeschränkungen für das Fahrzeug	
Format	6.1. Codierte Beschränkungen (siehe Anhang 1)	Code
	6.2 Nichtcodierte Beschränkungen	Text
7.	Eigner	obligatorisch
Inhalt	Angabe 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 (siehe Anlage 2)
	7.6. Postleitzahl	Alphanumerischer Code
8.	Halter	obligatorisch
Inhalt	Angabe 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 (siehe Anlage 2)
	8.6. Postleitzahl	Alphanumerischer Code
	8.7. VKM (falls vorhanden)	Alphanumerischer Code

▼**M1**

9.	Für die Instandhaltung zuständige Stelle	obligatorisch
Inhalt	Angabe der für die Instandhaltung zuständigen Stelle	
Format	9.1. Für die Instandhaltung zuständige Stelle	Text
	9.2. Eingetragene Nummer des Unternehmens	Text
	9.3. Anschrift der Stelle, Straße und Hausnummer	Text
	9.4. Ort	Text
	9.5. Ländercode	ISO
	9.6. Postleitzahl	Alphanumerischer Code
	9.7. E-Mail-Adresse	E-Mail
10.	Rücknahme	Obligatorisch, falls zutreffend
Inhalt	Datum der amtlichen Abwrack- und/oder sonstigen Entsorgungsmaßnahme und Code für die Art der Rücknahme	
Format	10.1. Art der Rücknahme (siehe Anlage 3)	2-stelliger Code
	10.2. Datum der Rücknahme	Datum
11.	Mitgliedstaaten, in denen das Fahrzeug zugelassen ist	obligatorisch
Inhalt	Liste der Mitgliedstaaten, in denen das Fahrzeug zugelassen ist	
Format	11. Numerischer Code des Mitgliedstaats gemäß Anhang P.4 der TSI OPE	Liste
12.	Genehmigungsnummer	obligatorisch
Inhalt	Harmonisierte Genehmigungsnummer für die Inbetriebnahme, von der NSA erzeugt	
Format	12. Genehmigungsnummer	Für bestehende Fahrzeuge: Text Für neue Fahrzeuge: Alphanumerischer Code auf der Grundlage der EIN, siehe Anlage 2
13.	Inbetriebnahmegenehmigung	obligatorisch
Inhalt	Datum der Inbetriebnahmegenehmigung ([4]) und Gültigkeitsdauer	

▼M1

Format	13.1. Datum der Genehmigung	Datum (JJJJMMTT)
	13.2. Genehmigung gültig bis (falls angegeben)	Datum (JJJJMMTT)
	13.3. Aussetzung der Genehmigung	Ja/Nein

([1]) Gemäß den Entscheidungen 2006/920/EG und 2008/231/EG der Kommission, geändert durch die Entscheidung 2009/107/EG, wird für Fahrzeuge des Hochgeschwindigkeitsbahnsystems und für Fahrzeuge des konventionellen Eisenbahnsystems dasselbe Nummernsystem verwendet.
([2]) Für Fahrzeugtypen, die gemäß Artikel 26 der Richtlinie 2008/57/EG genehmigt wurden.
([3]) Das nach Artikel 34 der Richtlinie 2008/57/EG vorgesehene Register.
([4]) In Übereinstimmung mit Kapitel V der Richtlinie 2008/57/EG erteilte Genehmigung oder in Übereinstimmung mit den vor der Umsetzung der Richtlinie 2008/57/EG geltenden Genehmigungsvorschriften erteilte Genehmigung.

2. ARCHITEKTUR

2.1. **Verbindungen zu anderen Registern**

Infolge der neuen EU-Rechtsvorschriften werden gegenwärtig mehrere Register eingerichtet. Die folgende Tabelle enthält eine Zusammenstellung der Register und Datenbanken, die nach ihrer Einrichtung möglicherweise Verbindungen zum NVR aufweisen könnten.

Register oder Datenbank	Zuständige Stelle	Andere zugangsberechtigte Stellen
NVR (Interoperabilitäts-Richtlinie)	Eintragungsstelle (RE) ([1])/NSA	Andere NSA/RE/RU/IM/RB/Halter/Eigner/ERA/OTIF
ERATV (Interoperabilitäts-Richtlinie)	ERA	Öffentlich
RSRD (TAF TSI und ESUP)	Halter	RU/IM/NSA/ERA/Halter/Werkstätten
WIMO (TAF TSI und ESUP)	Noch nicht entschieden	RU/IM/NSA/ERA/Halter/Werkstätten/Benutzer
Eisenbahnfahrzeugregister ([2]) (Übereinkommen von Kapstadt)	Hinterlegungsstelle	Öffentlich
OTIF-Register (COTIF 99 — ATMF)	OTIF	Zuständige Behörden/RU/IM/IB/RB/Halter/Eigner/ERA/OTIF-Sekretariat

([1]) Die Eintragungsstelle („RE“, Registration Entity) ist die von jedem Mitgliedstaat gemäß Artikel 33 Absatz 1 Buchstabe b der Richtlinie 2008/57/EG für die Führung und Aktualisierung des NVR benannte Stelle.
([2]) Gemäß dem Luxemburger Protokoll über spezifische Fragen zu Eisenbahnfahrzeugen zum Übereinkommen über internationale Sicherungsrechte an beweglicher Ausrüstung, das am 23. Februar 2007 in Luxemburg unterzeichnet wurde (Luxembourg Protocol to the Convention on International Interests in Mobile Equipment on matters specific to railway rolling stock).

Mit der Einführung des NVR kann nicht gewartet werden, bis alle Register betriebsbereit sind. Daher müssen die Spezifikationen des NVR die spätere Zusammenschaltung mit den anderen Registern ermöglichen. Zu diesem Zweck wird folgendermaßen vorgegangen:

— ERATV: Im NVR wird darauf verwiesen, indem ein Verweis auf den Fahrzeugtyp erfolgt. Der Schlüssel für die Verknüpfung beider Register ist die Position 5.

▼M1

— RSRD: Umfasst einige „administrative“ Positionen des NVR. Die Spezifikation innerhalb von TAF TSI ESUP ist noch nicht abgeschlossen. Die NVR-Spezifikation wird im ESUP berücksichtigt werden.

— WIMO: Umfasst Daten von RSRD und Instandhaltungsdaten. Eine Verknüpfung mit dem NVR ist nicht vorgesehen.

— VKMR: Dieses Register wird gemeinschaftlich durch ERA und OTIF verwaltet (ERA für die EU und OTIF für alle nicht der EU angehörenden OTIF-Mitgliedstaaten). Der Halter wird im NVR verzeichnet. In der TSI OPE werden andere globale Zentralregister (beispielsweise Fahrzeugtypcodes, Interoperabilitätscodes, Ländercodes usw.) angeführt, die von einer „zentralen Stelle“ verwaltet werden sollen, die aus einer Zusammenarbeit von ERA und OTIF resultiert.

— Eisenbahnfahrzeugregister (Übereinkommen von Kapstadt/Luxemburger Protokoll): Hierbei handelt es sich um ein Register finanzieller Informationen im Zusammenhang mit beweglicher Ausrüstung. Es wurde noch nicht realisiert. Es gibt eine potenzielle Verbindung, weil für das UNIDROIT-Register Informationen über Fahrzeugnummer und Eigner benötigt werden. Der Schlüssel für die Verknüpfung beider Register wird die dem Fahrzeug zugewiesene EVN sein.

— OTIF-Register: OTIF-Register werden unter Berücksichtigung der EU-Einstellregister entwickelt.

Die Spezifikation der Architektur des Gesamtsystems sowie der Verbindungen zwischen dem NVR und den anderen Registern wird so festgelegt, dass die angeforderten Informationen bei Bedarf abgerufen werden können.

2.2. **Die globale NVR-Architektur der EU**

Die NVR-Register werden mittels einer dezentralen Lösung realisiert. 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“) in den Mitgliedstaaten abrufen können.

NVR-Daten werden auf nationaler Ebene gespeichert und 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:

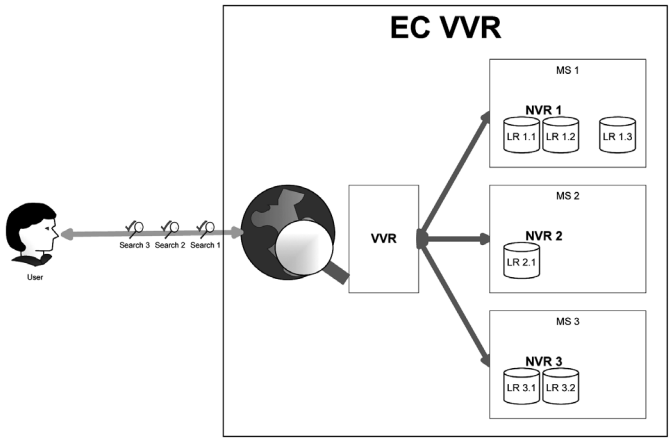
— dem virtuellen Einstellungsregister („VVR“, Virtual Vehicle Register), bei dem es sich um die zentrale Suchmaschine innerhalb der ERA handelt;

— den nationalen Einstellungsregistern („NVR“, National Vehicle Registers), bei denen es sich um die lokalen Register (LR) in den Mitgliedstaaten handelt. Die Mitgliedstaaten können das von der Agentur entwickelte standardisierte NVR (sNRV) verwenden oder eigene Anwendungen entwickeln, die diese Spezifikation erfüllen. Im letzteren Fall verwendet der Mitgliedstaat für die Kommunikation des NVR mit dem VVR eine von der Agentur entwickelt Übersetzungsmaschine („TE“, Translation Engine).

▼M1

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 Querabfragen,

— den Ersatz von Registern in Papierform durch computergestützte Aufzeichnungen, was den Mitgliedstaaten die Verwaltung und gemeinsame Nutzung von Informationen mit anderen Mitgliedstaaten ermöglichen wird,

— die Ermöglichung von Verbindungen zwischen den NVR und dem VVR, unter Verwendung gemeinsamer Standards und einer gemeinsamen Terminologie.

Die wichtigsten Grundsätze dieser Architektur sind:

— alle NVR werden Teil des computergestützten vernetzten Systems;

— alle Mitgliedstaaten sehen beim Zugriff auf das System die gemeinsamen Daten;

— die Doppelerfassung von Daten und die damit verbundenen Fehlerquellen werden nach Einrichtung des VVR vermieden;

— Aktualität der Daten.

Die Agentur stellt den Registrierungsstellen (RE) die folgenden Installationsdateien und Dokumente bereit, die für die Einrichtung der sNVR und TE und für deren Verbindung mit dem zentralen VVR zu verwenden sind:

— Installationsdateien:

  — sNVR_Installation_Files;

  — TE_Installation_Files;

— Dokumente:

  — Administrator_Guide_sNVR;

  — CSV_export;

  — CSV_import;

  — sNVR_Deployment_Guide;

▼**M1**

— User_Guide_sNVR;

— NVR-TE_Deployment_Guide;

— NVR-TE_Integration_Guide;

— User_Guide_VVR.

3. BETRIEBSWEISE

3.1. **Verwendung des NVR**

Das NVR dient folgenden Zwecken:

— Aufzeichnung der Genehmigung,

— Aufzeichnung der den Fahrzeugen zugewiesenen EVN,

— europaweite Suche nach Kurzinformationen über ein bestimmtes Fahrzeug,

— Überwachung rechtlicher Aspekte wie Verpflichtungen und rechtliche Informationen,

— Abruf von Informationen für Inspektionen, vor allem im Zusammenhang mit Sicherheit und Instandhaltung,

— Ermöglichung des Kontakts zum Eigner und Halter,

— Gegenprüfung gewisser Sicherheitsanforderungen vor der Ausstellung von Sicherheitsbescheinigungen,

— Überwachung eines bestimmten Fahrzeugs.

3.2. **Antragsformblätter**

3.2.1. *Eintragungsantrag*

Das zu verwendende Formblatt ist in Anhang 4 enthalten.

Die Stelle, die die Eintragung eines Fahrzeugs beantragt, kreuzt das Feld „Neueintragung“ an. Sie trägt alle erforderlichen Informationen unter den Positionen 2 bis 9 sowie unter Position 11 im ersten Teil des Formblatts ein und sendet dieses an

— die RE des Mitgliedstaats, in dem die Eintragung beantragt wird,

— die RE des ersten Mitgliedstaats, in dem das Fahrzeug betrieben werden soll, sofern das Fahrzeug aus einem Drittland kommt.

3.2.2. *Eintragung eines Fahrzeugs und Erteilung einer Europäischen Fahrzeugnummer (EVN)*

Im Fall der Ersteintragung erteilt die betreffende RE die Europäische Fahrzeugnummer (EVN, European Vehicle Number).

Es ist möglich, für jedes Fahrzeug ein gesondertes Eintragungsformblatt zu verwenden, oder für eine Gruppe von Fahrzeugen, die zu ein 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 von ihr in das NVR eingetragenen Daten 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 Mitgliedstaat beantragt, ihren Sitz nicht in diesem Mitgliedstaat hat.

▼M1

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 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 aller Mitgliedstaaten, in denen das Fahrzeug eingetragen ist.

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

Sofern in den Eintragungsunterlagen keine anderweitigen Angaben gemacht werden, gilt der Fahrzeughalter als „Inhaber der Registrierung“ im Sinne des Artikels 33 Absatz 3 der Richtlinie 2008/57/EG.

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. Falls zum Zeitpunkt der Austragung des gegenwärtig eingetragenen Halters kein neuer Halter den Halterstatus anerkannt hat, wird die Eintragung des Fahrzeugs ausgesetzt.

Muss gemäß der TSI OPE dem Fahrzeug aufgrund technischer Änderungen eine neue EVN zugewiesen werden, informiert der Inhaber der Registrierung die RE des Mitgliedstaats, in dem das Fahrzeug eingetragen ist, über diese Änderungen und gegebenenfalls die neue Inbetriebnahmegenehmigung. Die RE weist dem Fahrzeug eine neue EVN zu.

3.2.4. *Rücknahme der Eintragung*

Die Stelle, die die Rücknahme einer Eintragung beantragt, kreuzt das Feld „Rücknahme“ an. Sie füllt dann Position 10 aus und sendet das Formblatt an die RE aller Mitgliedstaaten, in denen das Fahrzeug eingetragen ist.

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

3.2.5. *Zulassung in mehreren Mitgliedstaaten*

1. Wird ein Fahrzeug mit Führerraum, das bereits in einem Mitgliedstaat zugelassen und eingetragen ist, in einem weiteren Mitgliedstaat zugelassen, muss es im NVR des letzteren Mitgliedstaats eingetragen werden. In diesem Fall müssen jedoch nur Daten bezüglich der Positionen 1, 2, 6, 11, 12 und 13 und gegebenenfalls Daten bezüglich der Felder, die von letzterem Mitgliedstaat dem NVR hinzugefügt werden, aufgezeichnet werden, da sich nur diese Daten auf den letzteren Mitgliedstaat beziehen.

Diese Bestimmung gilt, solange das VVR und die Verbindungen zu allen einschlägigen NVR noch nicht vollständig betriebsfähig sind; bis

▼M1

zu diesem Zeitpunkt tauschen die betroffenen RE Informationen untereinander aus, um zu gewährleisten, dass die Daten, die ein und dasselbe Fahrzeug betreffen, kohärent sind.

2. Fahrzeuge ohne Führerraum, wie Güterwagen, Personenwagen und einige Sonderfahrzeuge, werden nur im NVR des Mitgliedstaats ihrer erstmaligen Inbetriebnahme eingetragen.

3. Für jedes Fahrzeug weist das NVR, in dem es zuerst eingetragen wurde, die Daten zu den Positionen 2, 6, 12 und 13 für jeden Mitgliedstaat aus, in dem für dieses Fahrzeug eine Inbetriebnahmegenehmigung erteilt wurde.

3.3. **Zugriffsrechte**

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

Zugriffscode	Art des Zugriffs
0.	Kein Zugriff
1.	Beschränkte Abfrage (Bedingungen in Spalte „Leserechte“)
2.	Unbeschränkte Abfrage
3.	Beschränkte Abfrage und Aktualisierung
4.	Unbeschränkte Abfrage und Aktualisierung

Stelle	Definition	Leserechte	Aktualisierungsrechte	Position 7	Alle anderen Positionen
RE/NSA„XX“	RE/NSA in Mitgliedstaat „XX“	Alle Daten	Alle Daten	4	4
Andere NSA/RE	Andere NSA und/oder RE	Alle Daten	Keine	2	2
ERA	Europäische Eisenbahnagentur	Alle Daten	Keine	2	2
Halter	Fahrzeughalter	Alle Daten von Fahrzeugen, deren Halter er ist	Keine	1	1
Fuhrparkbetreiber	Verwalter von Fahrzeugen laut Benennung durch den Halter	Fahrzeuge, für die er laut Benennung durch den Halter zuständig ist	Keine	1	1
Eigner	Eigner des Fahrzeugs	Alle Daten von Fahrzeugen, deren Eigner er ist	Keine	1	1

▼M1

Stelle	Definition	Leserechte	Aktualisierungsrechte	Position 7	Alle anderen Positionen
RU	Zugbetreiber	Alle Daten, basierend auf der Fahrzeugnummer	Keine	0	1
IM	Infrastrukturbetreiber	Alle Daten, basierend auf der Fahrzeugnummer	Keine	0	1
IB und RB	Von Mitgliedstaaten notifizierte Kontroll- und Prüfstellen	Alle Daten der zu kontrollierenden oder prüfenden Fahrzeuge	Keine	2	2
Andere rechtmäßige Benutzer	Alle von NSA oder ERA anerkannten gelegentlichen Benutzer	Je nach Anlass festzulegen, ggf. mit begrenzter Dauer	Keine	0	1

3.4. **Historische Datensätze**

Alle Daten im NVR müssen ab dem Datum der Rücknahme einer Fahrzeugeintragung 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 erforderlichenfalls über die Zehnjahresfrist hinaus aufbewahrt werden.

Nach der Rücknahme einer Fahrzeugeintragung dürfen die dem Fahrzeug zugewiesenen Eintragungsnummern für die Dauer von 100 Jahren ab dem Datum der Rücknahme nicht für andere Fahrzeuge verwendet werden.

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

4. VORHANDENE FAHRZEUGE

4.1. **Dateninhalt**

Die 13 einschlägigen Positionen sind im Folgenden mit der Angabe aufgeführt, welche der Positionen obligatorisch sind.

4.1.1. *Position 1 — Europäische Fahrzeugnummer (obligatorisch)*

a) Bereits mit einer zwölfstelligen Nummer 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);

▼M1

— 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 Részvénytársaság/Raab-Ödenburg-Ebenfurter Eisenbahn).

Die Fahrzeuge sollten ihre derzeitige Nummer behalten. Die zwölfstellige Nummer sollte unverändert eingetragen werden ([1]).

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

b) Fahrzeuge ohne zwölfstellige Nummer

Es gilt ein zweistufiges Verfahren:

— Zuweisung einer zwölfstelligen Nummer im NVR (gemäß TSI OPE), die entsprechend den Fahrzeugmerkmalen festzulegen ist. Im IT-System sollte diese eingetragene Nummer mit der derzeitigen Fahrzeugnummer verknüpft werden.

— Für im internationalen Verkehr eingesetzte Fahrzeuge, ausgenommen historischen Zwecken vorbehaltene Fahrzeuge: Die zwölfstellige Nummer wird innerhalb von sechs Jahren nach Zuweisung im NVR physisch am Fahrzeug selbst angebracht. Für im innerstaatlichen Verkehr eingesetzte Fahrzeuge und historischen Zwecken vorbehaltene Fahrzeuge: Die physische Anbringung der zwölfstelligen Nummer ist fakultativ.

4.1.2. *Position 2 — Mitgliedstaat und NSA (obligatorisch)*

Die Position „Mitgliedstaat“ muss sich stets auf den Mitgliedstaat beziehen, in dessen NVR das Fahrzeug eingetragen wird. Bei Fahrzeugen aus Drittländern bezieht sich diese Position auf den ersten Mitgliedstaat, der die Inbetriebnahme im Eisenbahnnetz der Europäischen Union genehmigt hat. Die Position „NSA“ bezieht sich auf die Stelle, welche die Inbetriebnahmegenehmigung für das Fahrzeug erteilt hat.

4.1.3. *Position 3 — Baujahr*

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

4.1.4. *Position 4 — EG-Referenz*

Normalerweise gibt es eine solche Referenz für vorhandene Fahrzeuge nicht, ausgenommen einige wenige Hochgeschwindigkeitsfahrzeuge (HS RS). Angabe nur, falls verfügbar.

4.1.5. *Position 5 — Verweis auf das ERATV*

Angabe nur, falls verfügbar.

Bis zur Einrichtung des ERATV kann auf das Fahrzeugregister (Artikel 22a der Richtlinie 96/48/EG des Rates ([2]) und Artikel 24 der Richtlinie 2001/16/EG des Europäischen Parlaments und des Rates ([3])) verwiesen werden.

([1]) Für AAE, BLS, FNME und GySEV/ROeEE neu in Betrieb genommene Fahrzeuge sollten jedoch den normalen Ländercode erhalten.
([2]) ABl. L 235 vom 17.9.1996, S. 6.
([3]) ABl. L 110 vom 20.4.2001, S. 1.

▼M1

4.1.6. *Position 6 — Beschränkungen*

Angabe nur, falls verfügbar.

4.1.7. *Position 7 — Eigner (obligatorisch)*

Obligatorisch, normalerweise verfügbar.

4.1.8. *Position 8 — Halter (obligatorisch)*

Obligatorisch, normalerweise verfügbar. Sofern der Halter über eine VKM (eindeutiger Code gemäß VKM-Register) verfügt, ist diese einzutragen.

4.1.9. *Position 9 — Für die Instandhaltung zuständige Einrichtung (obligatorisch)*

Diese Position ist obligatorisch.

4.1.10. *Position 10 — Rücknahme*

Angabe falls zutreffend.

4.1.11. *Position 11 — Mitgliedstaaten, in denen das Fahrzeug zugelassen ist*

Normalerweise werden RIV-Güterwagen, RIC-Reisezugwagen und Fahrzeuge im Rahmen von bilateralen oder multilateralen Abkommen oder Übereinkommen als solche eingetragen. Wenn diese Information verfügbar ist, sollte sie entsprechend eingetragen werden.

4.1.12. *Position 12 — Genehmigungsnummer*

Angabe nur falls verfügbar.

4.1.13. *Position 13 — Inbetriebnahme (obligatorisch)*

Ist das Datum der Inbetriebnahme nicht genau bekannt, sollte das ungefähre Jahr eingetragen werden.

4.2. **Verfahren**

Die zuvor für die Eintragung von Fahrzeugen zuständige Stelle muss der NSA 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 NSA oder RE übernimmt die Informationen in ihr NVR.

Die NSA 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.

▼M1

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 und

— der Fahrzeugkennzeichnung.

Daher müssen derartige Informationen im NVR nicht wiederholt werden.

2. STRUKTUR

Die Strukturierung der Codes umfasst drei Ebenen:

— 1. Ebene: Kategorie der Beschränkung

— 2. Ebene: Art der Beschränkung

— 3. Ebene: Wert oder Spezifikation.

Codierung von Beschränkungen

Kat.	Art	Wert	Name
1			**Bauartbedingte technische Beschränkung**
	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 TSI WAG Anlage C)
	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

▼**M1**

Kat.	Art	Wert	Name
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 entspricht der numerischen Codierung von Anhang B der TSI CCS.

▼**M1**

Anlage 2

STRUKTUR UND INHALT DER EIN

Code für das harmonisierte Nummernsystem der Europäischen Identifikationsnummer (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)

Bei den Codes handelt es sich um die in den *Interinstitutionellen Regeln für Veröffentlichungen* auf der Internetseite des Amtes für Veröffentlichungen der Europäischen Union (http://publications.europa.eu/code/de/de-5000600.htm) veröffentlichten und aktualisierten offiziellen Länderkürzel.

Staat	Code	Staat	Code
Österreich	AT	Liechtenstein	LI
Belgien	BE	Litauen	LT
Bulgarien	BG	Luxemburg	LU
Zypern	CY	Norwegen	NO
Tschechische Republik	CZ	Malta	MT
Dänemark	DK	Niederlande	NL
Estland	EE	Polen	PL
Finnland	FI	Portugal	PT
Frankreich	FR	Rumänien	RO
Deutschland	DE	Slowakei	SK
Griechenland	EL	Slowenien	SI
Ungarn	HU	Spanien	ES
Island	IS	Schweden	SE
Irland	IE	Schweiz	CH
Italien	IT	Vereinigtes Königreich	UK
Lettland	LV		

Der Code für multinationale Sicherheitsbehörden sollte in derselben Weise aufgebaut sein. Derzeit gibt es nur eine solche Behörde, die Sicherheitsbehörde für den Kanaltunnel. Folgender Code ist zu verwenden:

Multinationale Sicherheitsbehörde	Code
Zwischenstaatliche Kommission für den Kanaltunnel	CT

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.

▼M1

Bei Bedarf kann dieses Nummernsystem um zusätzliche Codes erweitert werden. Die folgende Liste umfasst die bekannten möglichen Kombinationen von zweistelligen Zahlen, erweitert um Kombinationen für die Inbetriebnahmegenehmigung für Fahrzeuge:

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]	Reserviert	Reserviert
[2 1]	Sicherheitsgenehmigung	
[2 2]	Reserviert	Reserviert
[2 x]	Reserviert	Reserviert
[3 x]	Reserviert, z. B. Instandhaltung von Fahrzeugen, Infrastruktur oder Sonstigem	
[4 x]	Reserviert für notifizierte Stellen	z. B. verschiedene Arten notifizierter Stellen
[5 1] und [5 5] (*)	Inbetriebnahmegenehmigung	Triebfahrzeuge
[5 2] und [5 6] (*)	Inbetriebnahmegenehmigung	Reisezugwagen ohne Eigenantrieb
[5 3] und [5 7] (*)	Inbetriebnahmegenehmigung	Güterwagen
[5 4] und [5 8] (*)	Inbetriebnahmegenehmigung	Sonderfahrzeuge
[5 9] (**)	Fahrzeugtypgenehmigung	
[6 0]	Inbetriebnahmegenehmigung	Teilsysteme Infrastruktur, Energie und Zugsteuerung/Zugsicherung/Signalgebung streckenseitig
[6 1]	Inbetriebnahmegenehmigung	Teilsystem Infrastruktur
[6 2]	Inbetriebnahmegenehmigung	Teilsystem Energie
[6 3]	Inbetriebnahmegenehmigung	Teilsystem Zugsteuerung/Zugsicherung/Signalgebung streckenseitig
[7 1]	Eisenbahnfahrzeug-Führerschein	Laufende Nummer bis einschl. 9 999

▼**M1**

Ziffernkombination für Feld 2	Art des Dokuments	Unterart des Dokuments
[7 2]	Eisenbahnfahrzeug-Führerschein	Laufende Nummer von 10 000 bis einschl. 19 000
[7 3]	Eisenbahnfahrzeug-Führerschein	Laufende Nummer von 20 000 bis einschl. 29 000
[8 x] … [9 x]	Reserviert (2 Dokumentarten)	Reserviert (jeweils 10 Unterarten)

(*) Wurden die für Feld 4 „Laufende Nummer“ vorgesehenen 4 Ziffern innerhalb eines Jahres vollkommen ausgeschöpft, 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 Eigenantrieb,
— [5 3] wird zu [5 7] für Güterwagen,
— [5 4] wird zu [5 8] für Sonderfahrzeuge.

(**) Die in Feld 4 zugewiesenen Ziffern sind:
— von 1 000 bis 1 999 für Triebfahrzeuge,
— von 2 000 bis 2 999 für Reisezugwagen ohne Eigenantrieb,
— von 3 000 bis 3 999 für Güterwagen,
— von 4 000 bis 4 999 für Sonderfahrzeuge.

FELD 3 — AUSSTELLUNGSJAHR (4 ZIFFERN)

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

FELD 4 — LAUFENDE NUMMER

Die laufende Nummer erhöht sich mit jeder Ausstellung eines Dokuments fortlaufend um eins, unabhängig davon, ob es sich um eine neue, verlängerte oder aktualisierte/geänderte Genehmigung handelt. Auch im Fall 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 bei Null.

▼M1

Anlage 3

CODIERUNG VON RÜCKNAHMEN

Code	Art. der Rücknahme	Beschreibung
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 NSA 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 europäischen Eisenbahnnetz (im gesamten Netz oder in Teilen des Netzes) unter einer anderen Nummer oder durch ein anderes NVR erneut eingetragen werden.
30	Rücknahme, kein Grund angegeben	Die Eintragung des Fahrzeugs für den Betrieb im europäischen Eisenbahnnetz ist ohne bekannte erneute Eintragung abgelaufen.
31	Rücknahme	Das Fahrzeug ist zum weiteren Einsatz als Schienenfahrzeug außerhalb des europäischen Eisenbahnnetzes bestimmt.
32	Rücknahme	Das Fahrzeug ist für die Verwertung wichtiger interoperabler Komponenten/Module/Ersatzteile oder für eine Umrüstung vorgesehen.
33	Rücknahme	Das Fahrzeug ist für Verschrottung und Entsorgung/Recycling von Materialien (einschließlich Ersatzteile) vorgesehen.
34	Rücknahme	Das Fahrzeug ist als „historisch erhaltenes Eisenbahnfahrzeug“ für den Betrieb in einem gesonderten Netz oder für die ortsfeste Ausstellung außerhalb des europäischen 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, stehen als Optionen innerhalb der NVR-Datenbank die Codes 11, 31, 32, 33 und 34 zur Verfügung. 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 genommen wurde, darf unter der registrierten Eintragung im europäischen Eisenbahnnetz nicht betrieben werden.

— Die Reaktivierung einer Eintragung nach deren Aussetzung erfordert eine Überprüfung der Umstände, die zu der Aussetzung geführt haben, durch die Eintragungsstelle.

— Die Übertragung einer Eintragung unter den Bedingungen von Artikel 1b der Entscheidung 2006/920/EG der Kommission [1] und Artikel 1b der Entscheidung 2008/231/EG der Kommission [2], geändert durch den Beschluss 2010/640/EU [3], umfasst die Neueintragung des Fahrzeugs und die anschließende Rücknahme der alten Eintragung.

[1] ABl. L 359 vom 18.12.2006, S. 1.
[2] ABl. L 84 vom 26.3.2008, S. 1.
[3] ABl. L 280 vom 26.10.2010, S.29.

▼M1

Anlage 4

STANDARDFORMBLATT FÜR DIE EINTRAGUNG



Standardformblatt für die Eintragung zugelassener Fahrzeuge (1)

in Übereinstimmung mit der Richtlinie 2008/57/EG und geltenden einzelstaatlichen Rechtsvorschriften

Antrag auf	Neue Eintragung ☐	Änderung ☐ (2)	Rücknahme ☐

INFORMATIONEN ÜBER DAS FAHRZEUG

1. **Nummer**

1.1. Europäische Fahrzeugnummer (3) _ _ _ _ _ _ _ _ _ _ _ _ — _

1.2. Dem Fahrzeug zuvor zugewiesene Nummer (4)

2. **Mitgliedstaat, in dem die Eintragung beantragt wird, und NSA, die das Fahrzeug zugelassen hat**

2.1. Mitgliedstaat: _ _

2.2. Name der NSA: .....

3. **Baujahr:** _ _ _ _

4. **EG-Referenz**

4.1. Datum der Erklärung: _ _ _ _ _ _ _ _

4.2. EG-Referenz: .....

4.3. Name der ausstellenden Stelle: .....

4.4. Eingetragene Nummer des Unternehmens: .....

Anschrift der Organisation

4.5. Straße und Hausnummer:.....

4.6. Ort: .....

4.7. Ländercode:..... 4.8. Postleitzahl: .....

5. **Verweis auf das Europäische Register zugelassener Fahrzeugtypen:**

5a. **Reihe**

(1) Dieses Formblatt kann auch in elektronischem Format erstellt werden.
(2) Anzukreuzen ist auch das Kästchen vor jeder geänderten Position.
(3) Nicht für die erste Eintragung.
(4) Nicht für die erste Eintragung.

▼M1

6. **Beschränkungen**

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

..... _ _ _, _ _ _, _ _ _, _ _ _, _ _ _, _ _ _, _ _ _, _ _ _

6.2. Beschränkungen (Text): .....

INFORMATIONEN ÜBER DIE FÜR DAS FAHRZEUG ZUSTÄNDIGEN STELLEN

7. **Eigner**

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: .....

9.2. Eingetragene Nummer des Unternehmens: .....

Anschrift der Organisation

9.3. Straße und Hausnummer: .....

9.4. Ort: .....

9.5. Ländercode:..... 9.6. Postleitzahl: .....

9.7. E-Mail: .....

10. **Rücknahme**

10.1. Art (Code): _ _ _

10.2. Datum: _ _ _ _ _ _ _ _

11. **Mitgliedstaaten, in denen das Fahrzeug bereits zugelassen ist**

.....

▼M1

Angabe der die Eintragung beantragenden Stelle: .....

Datum: _ _ _ _ _ _ _ _ Name des zuständigen Bearbeiters und Unterschrift: .....

ANGABEN DER SICHERHEITSBEHÖRDE

1.1. **Zugewiesene Europäische Fahrzeugnummer** (1) _ _ _ _ _ _ _ _ _ _ _ _ _ - _

12. **Genehmigungsnummer** _ _ _ _ _ _ _ _ _ _ _ _ _ _ _ _

13. **Inbetriebnahme**

13.1. Datum der Genehmigung: _ _ _ _ _ _ _ _

13.2. Genehmigung gültig bis: _ _ _ _ _ _ _ _

Datum des Antragseingangs: _ _ _ _ _ _ _ _

Datum der Rücknahme: _ _ _ _ _ _ _ _

(1) Es kann eine Liste für mehrere Fahrzeuge derselben Reihe oder Bestellung beigefügt werden.

▼M1

Anlage 5

GLOSSAR

Abkürzung	Definition
CCS	System Zugsteuerung/Zugsicherung (Control Command System)
GUS	Gemeinschaft unabhängiger Staaten
COTIF	Übereinkommen über den internationalen Eisenbahnverkehr (Convention relative aux Transports Internationaux Ferroviaires)
CR	Konventionelles Eisenbahnsystem (Conventional Rail)
DB	Datenbank
EC	Europäische Kommission
EC VVR	Zentralisiertes europäisches virtuelles Einstellungsregister (European Centralised Virtual Vehicle Register)
EIN	Europäische Identifikationsnummer
EN	Euronorm
EVN	Europäische Fahrzeugnummer (European Vehicle Number)
ERA	Europäische Eisenbahnagentur (European Railway Agency), auch als „Agentur“ bezeichnet
ERATV	Europäisches Register zugelassener Fahrzeugtypen (European Register of Authorised Types of Vehicles)
ERTMS	Europäisches Eisenbahnverkehrsleitsystem (European Rail Traffic Management System)
EU	Europäische Union
HS	Hochgeschwindigkeitssystem (High Speed)
IB	Untersuchungsstelle (Investigating Body)
ISO	Internationale Organisation für Normung (International Organisation for Standardisation)
IM	Infrastrukturbetreiber (Infrastructure Manager)
INF	Infrastruktur
IT	Informationstechnik
LR	Lokales Register
NoBo	Notifizierte Stelle (Notified Body)
NSA	Nationale Sicherheitsbehörde (National Safety Authority)
NVR	Nationales Einstellungsregister (National Vehicle Register)
OPE (TSI)	TSI Verkehrsbetrieb und Verkehrssteuerung (TSI Operation and Traffic management)
OTIF	Zwischenstaatliche Organisation für den internationalen Eisenbahnverkehr (Intergovernmental Organisation for International Carriage by Rail)
RE	Eintragungsstelle, d. h. die für die Führung und Aktualisierung des NVR zuständige Stelle (Registration Entity)
RB	Aufsichtsbehörde (Regulatory Body)
RIC	Übereinkommen über den Austausch und die Benutzung der Reisezugwagen im internationalen Verkehr
RIV	Übereinkommen über den Austausch und die Benutzung von Güterwagen zwischen Eisenbahnverkehrsunternehmen

▼**M1**

Abkürzung	Definition
RS oder RST	Fahrzeuge (Rolling Stock)
RSRD (TAF)	Fahrzeug-Referenzdatenbank (TAF) (Rolling Stock Reference Database (TAF))
RU	Eisenbahnunternehmen (Railway Undertaking)
ESUP (TAF)	Europäischer Strategischer Umsetzungsplan (TAF) (Strategic European Deployment Plan (TAF))
TAF (TSI)	TSI Telematikanwendungen im Güterverkehr (TSI Telematic Applications for Freight)
TSI	Technische Spezifikation für die Interoperabilität
VKM	Fahrzeughalterkennzeichnung (Vehicle Keeper Marking)
VKMR	Register der Fahrzeughalterkennzeichnungen (Vehicle Keeper Marking Register)
VVR	Virtuelles Einstellungsregister (Virtual Vehicle Register)
WAG (TSI)	TSI Güterwagen (TSI Wagon)
WIMO (TAF)	Datenbank für Güterwagen und intermodalen Betrieb (TAF) (Wagon and Intermodal Operational Database (TAF))