

OTIF



**ORGANISATION INTERGOUVERNEMENTALE POUR
LES TRANSPORTS INTERNATIONAUX FERROVIAIRES**

**ZWISCHENSTAATLICHE ORGANISATION FÜR DEN
INTERNATIONALEN EISENBAHNVERKEHR**

**INTERGOVERNMENTAL ORGANISATION FOR INTER-
NATIONAL CARRIAGE BY RAIL**

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

**A 94-20/1.2012
20.02.2012**

Original : EN

Item 8

**5^e session de la Commission d'experts techniques
Berne, 23 et 24 mai 2012**

Système de registre de l'OTIF – Matériel roulant

Registres nationaux des véhicules (RNV) - amendements

Statut : **PROPOSITION**

Note : Ce document a été révisé après la 4^e CTE puis après WGTECH15 et WGTECH16, conformément aux remarques et propositions du document de prise de position de l'UE (A 93-01/3.2011).

OBJECTIF DU PRESENT DOCUMENT

Le présent règlement comporte des amendements aux dispositions de la COTIF relatives aux Registres nationaux de véhicules (RNV) (document A 92-20/1.2009), entrées en vigueur le 1^{er} février 2010 conformément à l'article 13 ATMF qui prévoit que les États parties établissent et mettent à jour des Registres nationaux de véhicules (RNV).

L'annexe au présent document, avec ses appendices, contient toutes les règles amendées (version consolidée).

INTRODUCTION

- (1) Conformément à l'article 13, § 1 ATMF, une banque de données concernant les véhicules ferroviaires admis à la circulation en trafic international est établie et mise à jour sous la responsabilité de l'Organisation.
- (2) Selon la décision de la Commission européenne 2011/107/UE du 10 février 2011 amendant la décision 2007/756/CE du 9 novembre 2007, l'Union européenne (UE) a adopté une spécification amendée et l'obligation pour chaque État membre de l'UE d'établir un registre national de véhicules (RNV). La décision 2011/107/UE a été publiée dans le Journal officiel de l'Union européenne n° L 43 du 17 février 2011, p. 33, et la décision 2007/756/CE dans le Journal officiel de l'Union européenne n° L 305 du 23 novembre 2007, p. 30.
- (3) Les spécifications amendées du RNV dans le présent document ont été élaborées sur la base de la décision de la Commission européenne 2011/107/UE. Les amendements apportés aux spécifications apparaissent dans le suivi des modifications dans l'Annexe et les Appendices du présent document.
- (4) Lors de la session du WG TECH de l'OTIF à Prague en juin 2008, l'Agence ferroviaire européenne (ERA), qui a développé un RNV standard pour les États membres de l'UE, a proposé aux États membres de l'OTIF, qui ne sont pas membres de l'UE, le logiciel standard RNV avec ses mises à jour pour un prix de 5.000 € pièce et au Secrétaire général une licence pour un nombre illimité d'États membres pour 15.000 €. Dans les deux cas, le logiciel peut être utilisé pour un nombre illimité de véhicules enregistrés.

L'ERA a mis à jour ce logiciel standard conformément à la décision n° 2011/107/UE de la Commission européenne, ce qui rend le logiciel également compatible avec la présente spécification amendée.

La liaison avec le Registre virtuel des véhicules (RVV), établi auprès de l'ERA, et son utilisation devraient être gratuites.

DÉCISION

La Commission d'experts techniques a adopté les décisions suivantes :

1. La réglementation dans l'annexe au document A 92-20/1.2009 est abrogée.
2. Chaque État partie amende son RNV assisté par ordinateur afin de satisfaire aux spécifications du présent document, de son Annexe et de ses Appendices. Si la décision notifiée dans le document A 92-20/1.2009 n'a pas encore été mise en œuvre dans un État partie, cet État doit établir son RNV conformément aux présentes notifications amendées et dans les délais indiqués ci-dessous. Le RNV doit être accessible pour consultation aux représentants habilités des autorités compétentes et des parties intéressées. Les spécifications techniques et opérationnelles définies dans l'Annexe et dans les Appendices assureront que les différents registres nationaux, y compris ceux des États membres de l'UE, seront cohérents en ce qui concerne le contenu des données, le format des données et les droits d'accès.

Tous les États parties devront avoir mis en application les amendements à leur RNV (ou avoir établi leur RNV, si cela n'est pas encore fait), **6 mois** au plus tard après l'entrée en vigueur de cette décision, comme spécifié dans le présent document.

3. Tous les RNV seront reliés électroniquement (via Internet) au Registre virtuel central des véhicules (ci-après nommé « RVV »), géré par l'Agence ferroviaire européenne. Le RVV doit permettre aux utilisateurs de rechercher tous les RNV (y compris ceux des États membres de l'UE) au moyen d'un seul portail et d'échanger des données entre les RNV nationaux. Les spécifications relatives aux connexions au RVV sont disponibles et le RVV est opérationnel.

Tous les États parties doivent rendre leur connexion au RVV opérationnelle au plus tard **9 mois** après l'entrée en vigueur de la présente décision.

4. Les États parties qui sont également membres de l'Union européenne et qui sont soumis aux décisions 2007/756/CE et 2011/107/UE de la Commission, ainsi que la Norvège et le Liechtenstein, qui appliquent ces décisions, ne sont pas soumis aux dispositions du présent document, à l'exception du point 3.2.5 (3) de l'Annexe. L'Agence ferroviaire européenne et le Secrétaire général coopèrent toutefois afin d'assurer que les structures RNV utilisées dans l'UE et l'OTIF soient reliées entre elles pour permettre l'échange des données.

Liste des Annexes et Appendices

Annexe : Registre national des véhicules – spécification

Appendice 1 : Codification des restrictions

Appendice 2 : Structure et contenu du EIN - European Identification Number for documents

Appendice 3 : Codification de suppressions

Appendice 4 : Formulaire standard d'enregistrement

Appendice 5 : Glossaire

ANNEXE

Spécification du RNV

2. DONNÉES

La liste ci-dessous contient les éléments de données à enregistrer dans le RNV et leur format et indique si les données sont obligatoires ou facultatives.

La numérotation des rubriques suit la logique du formulaire d'enregistrement standard proposé à l'appendice 4.

Des champs de commentaires peuvent par ailleurs être ajoutés, dans le cas, par exemple, de l'identification de véhicules faisant l'objet d'une enquête (voir section 3.4).

Dans les cas où les codes pays sont donnés selon la nomenclature ISO, l'indication se fait conformément à ISO 3166 (code à 2 lettres), avec quelques exceptions pour la Grèce et le Royaume-Uni ; les codes lettres sont indiqués à l'appendice 2, tableau 1.

1.	Numéro d'immatriculation		Obligatoire
Teneur	Code d'identification numérique tel que défini dans la (future) Annexe APTU OPE l'Annexe PP à la PTU WAG.		
Format	1.1.	Numéro	12 chiffres (*)
	1.2.	Ancien numéro (le cas échéant, pour un véhicule ré-immatriculé)	12 chiffres (*)

(*)Le système de numérotation à huit chiffres du Conseil pour le trafic ferroviaire de la Communauté des États indépendants (CEI) est également applicable.

2.	État membre et de l'autorité compétente pour l'admission		Obligatoire
Teneur	Identification de l'État membre dans lequel la mise en service du véhicule a été autorisée en premier et de l'autorité compétente pour l'admission. Dans le cas de véhicules provenant d'un pays tiers, l'État membre où il a été autorisé.		
Format	2.1.	Code numérique de l'État tel que défini à l'appendice 2, Tableau 1	Code à 2 chiffres
	2.2.	Nom de l'autorité compétente pour l'admission	Texte

3.	Année de fabrication		Obligatoire
Teneur	Année de la sortie d'usine du véhicule.		
Format	3.	Année de fabrication	AAAA

4.	Référence UE/OTIF	Obligatoire (le cas échéant)	
Teneur	Références à la déclaration de vérification, <u>le cas échéant</u> , et à l'organisme émetteur (l'entité contractante <u>le demandeur</u>). ¹		
Format	4.1.	Date de la déclaration, <u>le cas échéant</u>	Date
	4.2.	Référence UE/OTIF, <u>le cas échéant</u>	Texte
	4.3.	Nom <u>de l'organisme émetteur (demandeur)</u> l'entité contractuelle	Texte
	4.4.	Numéro d'entreprise enregistrée	Texte
	4.5.	Adresse de l'organisation, rue et numéro	Texte
	4.6.	Ville	Texte
	4.7.	Code du pays	ISO
	4.8.	Code postal	Code alphanumérique

5.	Renvoi au Registre de véhicules	Obligatoire ⁽²⁾	
Teneur	Renvoi au Registre central des types admis (5.07) ou, tant que le Registre n'est pas encore disponible, <u>renvoi possible</u> à l'entité en charge du registre dans lequel les données techniques du véhicule peuvent être trouvées (5.1 à 5.6)		
Format	<u>5.0</u>	<u>Renvoi permettant l'extraction de données techniques pertinentes du Registre central des types admis.</u>	<u>Code alphanumérique</u>
	5.1.	Organe chargé du Registre	Texte
	5.2.	Adresse de l'entité, rue et numéro	Texte
	5.3.	Ville	Texte
	5.4.	Code du pays	ISO
	5.5.	Code postal	Code alphanumérique
	5.6.	Adresse e-mail	Courrier électronique
	5.7.	<u>Renvois au Registre central des types admis</u>	<u>Code alphanumérique</u>

¹ Dans la COTIF, l'émission d'une "déclaration PTU de vérification" est VOLONTAIRE ; si elle est émise, elle doit être au format indiqué dans l'annex 2 à la PTU GEN-D. Voir également la note *) de l'appendice 4, point 4, de la présente spécification au RNV.

<u>5 bis.</u>	<u>Série</u>	<u>Facultatif</u>
<u>Teneur</u>	<u>Identification de la série si le véhicule fait partie d'une série.</u>	
<u>Format</u>	<u>5 bis.</u>	<u>Série</u>
		<u>Texte</u>

6.	Restrictions	Obligatoire
Teneur	Éventuelles restrictions d'exploitation du véhicule	
Format	6.1.	Restrictions codées (voir annexe 1)
		Code
	6.2	Restrictions non codées
		Texte

7.	Propriétaire	<u>ObligatoireFacultatif</u>
Teneur	Identification du propriétaire du véhicule	
Format	7.1.	Nom de l'organisation
		Texte
	7.2.	Numéro d'entreprise enregistrée
		Texte
	7.3.	Adresse de l'organisation, rue et numéro
		Texte
	7.4.	Ville
		Texte
	7.5.	Code du pays
		ISO
	7.6.	Code postal
		Code alphanumérique

8.	Détenteur	Obligatoire
Teneur	Identification du détenteur du véhicule	
Format	8.1.	Nom de l'organisation
		Texte
	8.2.	Numéro d'entreprise enregistrée
		Texte
	8.3.	Adresse de l'organisation, rue et numéro
		Texte
	8.4.	Ville
	Texte	
	8.5.	Code du pays
		ISO
	8.6.	Code postal
		Code alphanumérique
	8.7.	MDV <u>(le cas échéant) — facultatif</u>
		Code alphanumérique

9.	Entité en charge de la maintenance		Obligatoire
Teneur	Référence à l'entité en charge de la maintenance		
Format	9.1.	Entité en charge de la maintenance	Texte
	<u>9.2.</u>	<u>Numéro d'entreprise enregistrée</u>	<u>Texte</u>
	<u>9.32.</u>	Adresse de l'entité, rue et numéro	Texte
	<u>9.43.</u>	Ville	Texte
	<u>9.45.</u>	Code du pays	ISO
	<u>9.65.</u>	Code postal	Code alphanumérique
	<u>9.76.</u>	Adresse électronique	Courrier électronique

10.	Suppression		Obligatoire, le cas échéant
Teneur	Date de la mise hors service et/ou de l'élimination officielle et code du mode de suppression		
Format	10.1.	Mode d'élimination (voir appendice 3)	Code à 2 chiffres
	10.2.	Date de la suppression	Date

11.	États dans lesquels le véhicule est autorisé		Obligatoire
Teneur	Liste des États membres dans lesquels le véhicule est autorisé. ²		
Format	11.	État : Code numérique de l'État tel que défini à l'appendice 2, Tableau 1	Liste

12.	Numéro d'autorisation		Obligatoire
Teneur	Numéro d'autorisation harmonisé pour l'admission à la circulation (mise en service), établie par l'autorité compétente pour l'admission.		
Format	12.	Numéro d'autorisation	<u>Véhicules existants :</u> <u>texte</u> <u>Nouveaux véhicules :</u> Code alphanumérique basé sur le NIE (voir appendice 2)

² La liste comportera les États qui ont enregistré le véhicule pour la première fois. Cet élément doit être inscrit uniquement dans le NVR de l'État concerné.

13.	Autorisation de mise en service		Obligatoire
Teneur	Date d'autorisation de la mise en service du véhicule et durée de validité ⁽⁴⁾		
Format	13.1.	Date de l'autorisation	Date (AAAAMMJJ)
	13.2.	Autorisation valide jusqu'au <u> </u> (si <u>spécifié</u>) (La date indiquée est incluse)	Date (<u>AAAAMMJJ</u> incluse)
	13.3.	Suspension de l'autorisation	Oui/Non

(1) Dans les États parties de l'OTIF, ce système de numérotation est utilisé à la fois pour les véhicules à grande vitesse et pour les véhicules conventionnels. UE : voir les décisions de la Commission 2011/314/UE et 2008/231/CE

(2) Pour les véhicules admis comme identiques à un type autorisé en accord avec l'article 6 ATMF. UE : - avec l'article 26 de la directive 2008/57/CE.

(3) UE : Registre établi à l'article 34 de la directive 2008/57/CE, nommé ERATV.

(4) UE : Autorisation émise conformément au chapitre V de la directive 2008/57/CE ou autorisation émise conformément aux régimes d'autorisation qui existaient avant la transposition de la directive 2008/57/CE.

3. ARCHITECTURE

2.1 Architecture générale du RNV CE

Les registres RNV seront mis en œuvre dans l'UE par le biais d'une solution décentralisée. Le but est de créer un moteur de recherche sur des données distribuées, à l'aide d'un logiciel commun, qui permette aux utilisateurs de rechercher des données dans tous les registres locaux (RL) des États membres.

Les données du RNV, stockées au niveau national, seront accessibles via une application web (disposant de sa propre adresse internet).

Le registre virtuel centralisé européen des véhicules (RVV CE) comprend deux sous-systèmes :

- le registre virtuel des véhicules (RVV), qui constitue le moteur de recherche central de l'ERA,
- les registres nationaux des véhicules (RNV), c'est-à-dire les registres locaux (RL) des États membres (ÉM).

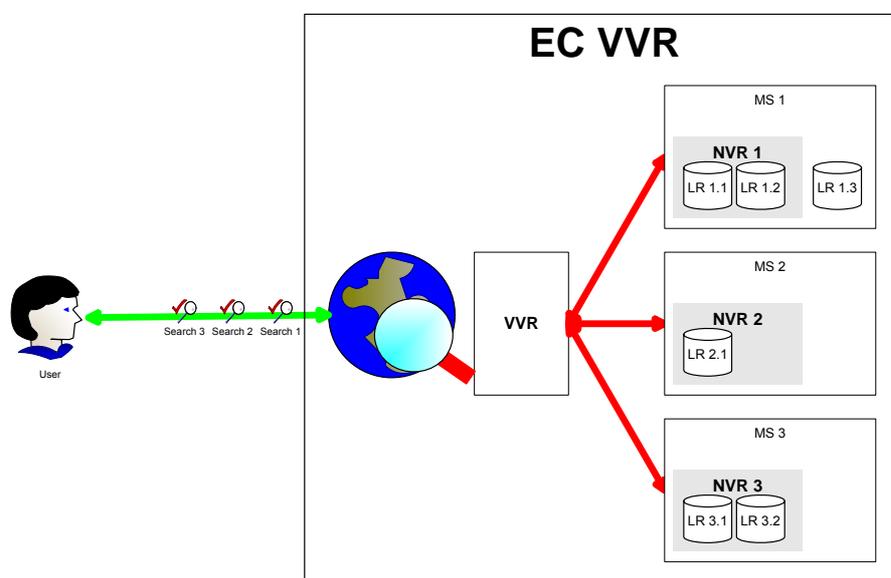


Figure 1 – Architecture du RVV CE

Cette architecture, qui repose sur deux sous-systèmes complémentaires qui permettent de lancer des recherches sur des données stockées localement dans tous les États membres de l'UE, a pour but de :

- créer des registres informatisés au niveau national et les ouvrir à la consultation croisée,
- remplacer les registres papier par des fichiers informatisés, afin de permettre aux États membres de gérer les informations et de les partager avec d'autres États membres,
- permettre des connexions entre les RNV et le RVV grâce à une terminologie et des normes communes.

Cette architecture s'appuie sur les principes fondamentaux suivants :

- intégration de tous les RNV dans le système informatisé en réseau ;
- possibilité pour les États ~~connectés membres de l'UE~~ qui accèdent au système de visualiser les données communes lorsqu'ils accèdent au système ;
- élimination du risque de duplication double saisie de données et des éventuelles erreurs associées une fois que le RVV sera opérationnel ;
- actualisation permanente des données.

~~La mise en œuvre de l'architecture se fera en plusieurs étapes :~~

- ~~— adoption de la décision de la Commission 2007/756/CE du 9 novembre 2007 adoptant une spécification commune du registre national des véhicules prévu à l'article 4, paragraphes 4 et 5 des directives 96/48/CE et 2001/16/CE ;~~
- ~~— mise sur pied d'un projet pilote par l'Agence afin de mettre en place le RVV et d'y connecter les RNV d'au moins trois États membres, ainsi que d'établir une connexion à un RNV existant à l'aide d'un moteur de traduction. Ce projet est presque terminé ;~~
- ~~— évaluation du projet pilote et, le cas échéant, mise à jour de la décision susmentionnée ;~~
- ~~— publication par l'Agence de la spécification à utiliser par les États membres de l'UE pour connecter leur RNV au RVV central ;~~
- ~~— connexion de tous les RNV nationaux au RVV central par le biais d'une décision séparée, après évaluation du projet pilote.~~

2.2 Structure globale des RNV de l'OTIF

Les États parties qui ne sont pas États membres de l'UE et qui ne sont pas soumis à la législation de l'UE en raison d'autres accords internationaux ont le choix entre trois solutions :

- établir leur propre RNV au moyen du logiciel RNV développé par l'Agence ferroviaire européenne. Ces RNV sont reliés au RVV CE au moyen du protocole standard inclus dans le paquet standard ;
- établir leur propre RNV au moyen d'un logiciel développé par leur soin. Ces RNV doivent être reliés au RVV CE au moyen d'une machine de traduction à développer par l'État contractant. Cette solution ne doit pas entraîner une modification du RVV CE existant.
- demander au Secrétaire général d'établir et de mettre à jour leur RNV. Dans le cas de cette solution, le Secrétaire général établit un RNV « multiple » au moyen du logiciel RNV standard et le relie au RVV CE de manière à ce qu'un échange de donnée complet puisse être possible entre les RNV des États membres de l'UE et ceux des États non membres de l'UE. Le Secrétaire général peut utiliser le logiciel RNV standard de l'Agence ferroviaire européenne ou son propre logiciel (y compris le moteur de traduction vers le RVV). Le SG peut, dans les deux cas, établir des interfaces avec les RE dans les États membres de l'OTIF qui ne sont pas membres de l'UE et qui ont choisi d'enregistrer leurs données dans le RNV central « multiple » du SG, de manière à ce que leurs données puissent être mises à jour.

3. MODE OPÉRATOIRE

3.1 Utilisation du RNV

Le RNV sera utilisé aux fins suivantes :

- enregistrement de l'autorisation,
- enregistrement du NImE attribué aux véhicules,
- recherche, à l'échelle de l'OTIF (y compris de l'UE), d'une brève information concernant un véhicule particulier,
- suivi d'aspects juridiques tels que les obligations et les informations juridiques,
- fourniture d'informations à des fins d'inspection portant principalement sur la sécurité et la maintenance,
- établissement d'un contact avec le propriétaire et le détenteur, ECM (entité chargée de la maintenance),
- vérification croisée de certaines obligations en matière de sécurité avant la délivrance d'un certificat de sécurité (dans l'UE)
- suivi d'un véhicule particulier.

3.2 Formulaires de demande

3.2.1 *Demande d'enregistrement*

Le formulaire à utiliser est présenté à l'appendice 4.

L'entité qui demande l'enregistrement d'un véhicule coche la case en regard de « Nouvel enregistrement ». Elle saisit ensuite toutes les informations nécessaires dans la première partie du formulaire, du point n° 2 au point n° 9 ainsi qu'au point n° 11, puis le transmet à :

- l'entité d'enregistrement de l'État membre dans lequel le véhicule doit être enregistré,
- l'entité d'enregistrement du premier État membre dans lequel le demandeur prévoit d'utiliser un véhicule provenant d'un pays tiers.

3.2.2 *Enregistrement d'un véhicule et attribution d'un numéro d'immatriculation.*

Dans le cas d'un premier enregistrement, l'EE concernée délivre le numéro d'immatriculation européen.

Il est possible de compléter un formulaire d'enregistrement unique-individuel pour chaque véhicule ou un formulaire unique pour plusieurs véhicules issus de la même série ou commande, accompagnés d'une liste des numéros d'immatriculation.

L'EE prend toutes les mesures raisonnables pour vérifier l'exactitude des données saisies dans le RNV. À cette fin, elle peut demander des informations à d'autres EE, en particulier lorsque l'entité à l'origine de la demande

3.2.3 *Modification d'un ou plusieurs points de l'enregistrement)*

La procédure à suivre pour l'entité qui demande la modification de certains points du formulaire d'enregistrement de son véhicule est la suivante :

- sélection de la case en regard de « Modification »,
- saisie du numéro d'immatriculation européen réel (point n° 0)
- sélection des cases en regard des points à modifier,
- correction des informations des points à modifier, puis transmission du formulaire à l'EE de tout État membre dans lequel le véhicule est enregistré.

Dans certains cas, l'utilisation du formulaire standard peut s'avérer insuffisante. Au besoin, l'EE concernée pourra utiliser des documents de type papier ou électronique complémentaires.

Le titulaire de l'immatriculation doit immédiatement déclarer à l'EE toute modification des données saisies dans le RNV, la destruction d'un véhicule ou sa décision de ne plus enregistrer un véhicule. Sauf mention contraire dans les documents d'enregistrement, le détenteur du véhicule est considéré comme le « titulaire de l'immatriculation ».

En cas de changement de détenteur, c'est au détenteur actuellement enregistré qu'il incombe d'avertir l'EE, laquelle devra ensuite prévenir le nouveau détenteur de la modification de l'enregistrement. L'ancien détenteur n'est supprimé du RNV et relevé de ses responsabilités que lorsque le nouveau détenteur a accepté son statut de détenteur. Si, à la date du désenregistrement du détenteur enregistré, aucun nouveau détenteur n'a accepté le statut de détenteur, l'enregistrement du véhicule est suspendu.

~~En cas de changement de propriétaire, le propriétaire actuellement enregistré doit en informer l'EE, après quoi il est supprimé du RNV. Le nouveau propriétaire peut, quant à lui, demander à ce que ses coordonnées soient introduites dans le RNV.~~

Dans les cas où, en raison de modifications techniques, le chiffre 5-8 du numéro unique de véhicule change, un nouveau numéro unique d'identification (numéro normalisé) est attribué au véhicule conformément aux réglementations applicables. Le titulaire de l'immatriculation informe l'EE de l'État partie dans lequel le véhicule est enregistré de ces changements et, le cas échéant, de la nouvelle admission à l'exploitation. Dans le cas d'une nouvelle admission, l'autorité d'admission compétente, et dans les autres cas l'EE, attribue un nouveau numéro unique d'identification au véhicule.

~~Après enregistrement des modifications, l'ACA peut attribuer un nouveau numéro d'autorisation, voire, dans certains cas, un nouveau NImE.~~

3.2.3a Transfert d'enregistrement

Jusqu'au 31 décembre 2013, si un véhicule est vendu ou loué pour une période continue de plus de 6 mois et si toutes les caractéristiques techniques avec lesquelles le véhicule a été admis à l'exploitation (autorisation de mise en service) restent inchangées, son numéro unique de véhicule peut être modifié en réenregistrant le véhicule et en supprimant le premier enregistrement.

Si le nouvel enregistrement concerne un État partie différent de celui du premier enregistrement, l'EE compétente pour le nouvel enregistrement peut demander une copie de la documentation relative à l'ancien enregistrement.

Un numéro unique de véhicule peut être modifié sans préjudice de l'application de l'article 6 des ATMF (et des articles 21 à 26 de la directive 2008/57/CE), pour ce qui est des procédures d'admission/autorisation.

Les coûts administratifs causés par la modification sont pris en charge par le requérant demandant ladite modification.

3.2.4 Suppression de l'enregistrement

L'entité qui demande la suppression d'un enregistrement coche la case en regard de « Suppression ». Elle complète ensuite le point n° 10 et envoie le formulaire à l'EE de tout État membre dans lequel le véhicule est enregistré.

L'EE valide la suppression en saisissant la date de suppression et en informant l'entité concernée de la suppression.

3.2.5 Autorisation dans plusieurs États

1. Lorsqu'un véhicule équipé d'une cabine de conducteur déjà autorisé et enregistré dans un État est autorisé dans un autre État partie, il doit être enregistré dans le RNV de ce dernier État. Dans ce cas, toutefois, seules les données correspondant aux points 1, 2, 6, 11, 12 et 13 et, le cas échéant, aux champs ajoutés au RNV par cet État doivent être enregistrées, puisque ces données concernent uniquement cet État membre.

Cette disposition est applicable tant que le RNV et la connexion avec l'ensemble des RNV pertinents ne seront pas parfaitement opérationnels. Durant cette période, les entités d'enregistrement concernées s'échangeront des informations afin de vérifier la cohérence des données relatives au même véhicule.

2. Les véhicules non équipés de cabine de conducteur, tels que les wagons pour le fret, ~~et~~ les véhicules de voyageurs³ et quelques véhicules spéciaux, ne sont enregistrés que dans le RNV de l'État partie où ils sont pour la première fois admis.

3. Le RNV dans lequel un véhicule quel qu'il soit est enregistré en premier contient les données relatives aux points 2, 6, 12 et 13 pour chacun des États parties dans lesquels une admission pour exploitation a été accordée audit véhicule.

3.3 Droits d'accès

Il existe différents types de droits d'accès aux données d'un RNV d'un État membre « XX » donné. Ces types sont répertoriés dans le tableau suivant, accompagnés du code correspondant :

Code d'accès Type d'accès

0	Pas d'accès
1	Consultation limitée (conditions énoncées dans la colonne « Droits de consultation »)
2	Consultation illimitée
3	Consultation et mise à jour limitées
4	Consultation et mise à jour illimitées dans son propre RNV

Les EE ne bénéficient de droits d'accès et de mise à jour complets que pour les données de leur propre base de données. (code d'accès 3). Pour cette raison, le code d'accès est indiqué par « 4 ».

³ Les autorails ne sont pas considérés comme des voitures de voyageurs.

Entité	Définition	Droits de consultation	Droits de mise à jour	Point no 7	Autres points
EE/ACA « XX »	Entité d'enregistrement /organisme compétent dans l'État partie 'XX'	Toutes les données	Toutes les données	4	4
Autres organismes compétents /ACA/RE	Autres organismes compétents, autres autorités compétentes pour l'admission et/ou entités d'enregistrement	Toutes les données	Aucun	2	2
ERA et SG de l'OTIF	Agence ferroviaire Européenne et Secrétaire général de l'OTIF	Toutes les données	Aucun	2	2
Détenteurs	Détenteur du véhicule	Toutes les données des véhicules dont il est le détenteur	Aucun	1	1
Gestionnaires de parcs	Gestionnaire de véhicules désigné par le détenteur	Véhicules pour lesquels il a été désigné par le détenteur	Aucun	1	1
ECM	Organes chargés de la maintenance	Toutes les données pour lesquelles il est l'ECM	Aucun	0	1
Propriétaires	Propriétaire du véhicule	Toutes les données des véhicules dont il est le propriétaire	Aucun	1	1
EF	Exploitant de trains	Toutes les données liées au numéro du véhicule	Aucun	0	1
GI	Gestionnaire d'infrastructure	Toutes les données liées au numéro d'immatriculation du véhicule	Aucun	0	1
OI et OR	Organismes de contrôle et de surveillance (désignés par les États parties)	Toutes les données relatives aux véhicules contrôlés ou surveillés	Aucun	2	2
Autres utilisateurs légitimes	Tous les utilisateurs occasionnels reconnus par les organes nationaux compétents, SG de l'OTIF et ERA	A définir en fonction du motif, le cas échéant avec durée limitée	Aucun	0	1

3.4 Archives historiques

Toutes les données contenues dans le RNV doivent être conservées pendant 10 ans à compter de la date de suppression et de désenregistrement d'un véhicule. Les données doivent être accessi-

bles en ligne au minimum les trois premières années. Au bout de trois ans, les données peuvent être conservées sur un support électronique ou papier ou dans tout autre système d'archivage. En cas d'ouverture d'une enquête impliquant un ou plusieurs véhicules à un moment quelconque de cette période de 10 ans, les données relatives à ces véhicules pourront être conservées plus longtemps, si nécessaire.

Une fois l'enregistrement d'un véhicule supprimé, aucun des numéros d'enregistrement qui lui ont été attribués ne doivent être réattribués à un autre véhicule dans les 100 ans qui suivent la date de suppression.

Toute modification du RNV doit être enregistrée. La gestion des modifications historiques pourra être assurée par des fonctionnalités informatiques.

4. VÉHICULES EXISTANTS

4.1 Teneur des données examinées

Chacun des 13 points retenus a été examiné afin de déterminer leur caractère obligatoire ou non.

4.1.1 Point n° 1 — Numéro d'immatriculation européen (obligatoire)

a) Véhicules déjà porteurs d'un numéro d'identification à 12 chiffres

Pays dans lesquels il existe un code pays unique : les véhicules doivent conserver leur numéro actuel. Le numéro à 12 chiffres doit être enregistré sans aucune modification.

Pays dans lesquels il existe un code pays principal et un code spécifique attribué de manière formelle :

- l'Allemagne, dont le code pays principal est le 80 et le code spécifique pour l'AAE (Ahaus Alstätter Eisenbahn) le 68,
- la Suisse, dont le code pays principal est le 85 et le code spécifique pour le BLS (Bern-Lötschberg-Simplon Eisenbahn) le 63,
- l'Italie, dont le code pays principal est le 83 et le code spécifique pour le FNME (Ferrovie Nord Milano Esercizio) le 64,
- la Hongrie, dont le code pays principal est le 55 et le code spécifique pour le GySEV/ROeEE (Győr-Sopron- Ebenfurti Vasút Részvénytársaság/Raab-Ödenburg-Ebenfurter Eisenbahn) le 43.
- La Bosnie-Herzégovine avec deux codes ferroviaires spécifiques, 50 pour les chemins de fer fédéraux et 44 pour le chemin de fer de la Republika Srpska.

Les véhicules conservent leur numéro actuel. Le numéro à 12 chiffres doit être enregistré sans aucune modification⁴.

Le système informatique doit prendre en compte les deux codes (code pays principal et code spécifique) comme renvoyant au même pays.

⁴ Tout nouveau véhicule mis en service pour l'AAE, le BLS, le FNME et GySEV/ROeEE doit toutefois se voir attribuer le code pays standard.

En raison de la situation politique tendue en Bosnie-Herzégovine, la solution pour un seul code numérique de pays pourrait consister à ne pas utiliser l'un des codes actuels, mais d'attribuer un nouveau code numérique à BA. Jusqu'alors, les nouveaux véhicules pourraient également utiliser les codes ferroviaires actuels.

b) Véhicules utilisés pour le trafic international sans numéro d'identification à 12 chiffres

Il convient de leur appliquer une procédure en deux étapes :

- attribution dans le RNV d'un numéro à 12 chiffres (conformément à la STI OPE), défini en fonction des caractéristiques du véhicule. Le système informatique doit ensuite associer ce numéro au numéro d'immatriculation actuel du véhicule,
- application physique du numéro à 12 chiffres au véhicule dans un délai de 6 ans.

c) Véhicules utilisés pour le trafic national sans numéro d'identification à 12 chiffres

La procédure susmentionnée pourra être appliquée, sur une base volontaire, aux véhicules utilisés exclusivement pour le trafic national.

4.1.2 Point n° 2 — État membre et organe compétent (obligatoire)

Le point « État membre » doit toujours renseigner l'État membre dans lequel le véhicule est enregistré dans son RNV. Le point « organe compétent » indique l'entité qui a délivré l'autorisation de mise en service du véhicule.

4.1.3 Point n° 3 — Année de fabrication

Lorsque l'année de fabrication n'est pas connue avec exactitude, une année approximative est saisie.

4.1.4 Point n° 4 — Référence UE/OTIF (l'entité contractante)

Cette référence n'existe généralement pas pour les véhicules existants et ne doit être enregistrée que si elle est disponible.

4.1.5 Point n° 5 — Référence au RMR (ATR)

À n'enregistrer que si disponible.

4.1.6 Point n° 6 — Restrictions

À n'enregistrer que si disponible.

4.1.7 Point n° 7 — Propriétaire (obligatoire) – et généralement disponible

À n'enregistrer que si l'État partie en décide ainsi et si les données sont disponibles..

4.1.8 Point n° 8 — Détenteur (obligatoire)

Généralement disponible et obligatoire.

Le MDV (code unique tel qu'indiqué dans le registre MDV) doit être donné si le détenteur le possède.

4.1.9 Point n° 9 — Entité en charge de la maintenance

Point obligatoire.

4.1.10 Point n° 10 — Suppression

Applicable le cas échéant.

4.1.11 Point n° 11 — État membre dans lesquels le véhicule est autorisé

En général, les wagons RIV, les voitures RIC et les véhicules couverts par des accords bilatéraux ou multilatéraux sont enregistrés en tant que tels. Cette information doit être enregistrée si elle est connue.

4.1.12 Point n° 12 — Numéro d'autorisation

À n'enregistrer que si disponible.

4.1.13 Point n° 13 — Autorisation de mise en service (obligatoire)

Lorsque la date de l'autorisation de mise en service n'est pas connue avec exactitude, une année approximative est saisie.

4.2 Procédure

L'entité auparavant responsable de l'enregistrement du véhicule doit transmettre toutes les informations dont elle dispose à l'organe national compétent ou l'EE du pays dans lequel elle est basée. Les wagons pour le fret et les véhicules de voyageurs existants doivent uniquement être enregistrés dans le RNV de l'État membre où l'ancienne entité d'enregistrement était basée.

Si un véhicule existant a fait l'objet d'autorisations dans plusieurs États, l'EE qui l'enregistre transmet les données pertinentes aux EE des autres États membres concernés.

L'organe compétent ou l'EE introduit les informations dans son RNV.

L'organe compétent ou l'EE informe l'ensemble des parties concernées de la fin du transfert d'informations. Elle doit au minimum informer les entités suivantes :

- l'entité auparavant responsable de l'enregistrement du véhicule,
- le détenteur,
- ~~l'ERA~~ ou le Secrétaire général.⁵

4.3 Transfert de données par une ancienne entité d'enregistrement ~~Période de transition~~

4.3.1 *Mise des informations relatives à l'enregistrement à la disposition de l'organe national compétent (l'EE)*

Si cela n'a pas déjà été effectué avant le 1^{er} mai 2010 comme demandé par la décision de la Commission d'experts techniques (document A 92-20/1.2009), l'ancienne entité d'enregistrement responsable de l'enregistrement des véhicules doit mettre à disposition toutes les informations requises selon les termes d'un accord conclu entre elle et l'EE, 3 mois au plus tard après l'entrée en vigueur du présent règlement. ~~L'ancienne entité d'enregistrement responsable de l'enregistrement du véhicule doit transmettre toutes les informations requises selon les termes d'un accord conclu entre elle et l'EE.~~ Dans la mesure du possible, un format électronique doit être utilisé.

⁵ — Si l'organe compétent/l'entité d'enregistrement (EE) appartient à un État membre de la CE (alors ERA), autrement le Secrétaire général de l'OTIF.

~~Véhicules utilisés pour le trafic international~~

~~L'EE de chaque État membre doit introduire ces véhicules dans son RNV au plus tard dans les 2 ans suivant la décision de la Commission.~~

Voir également le point 4.1.1 b)

APPENDICE 1 - CODIFICATION DES RESTRICTIONS

1. PRINCIPES

Les restrictions (caractéristiques techniques) déjà enregistrées dans d'autres registres auxquels les ACA ont accès ne doivent pas être reprises dans le RNV.

L'acceptation au niveau du trafic transfrontalier repose sur :

- les informations codifiées dans le numéro d'immatriculation du véhicule,
- la codification alphabétique,
- le marquage du véhicule.

Ces informations ne doivent par conséquent pas être reprises dans le RNV.

2. STRUCTURE

Les codes sont structurés selon trois niveaux :

- 1^{er} niveau : catégorie de restriction,
- 2^e niveau : type de restriction,
- 3^e niveau : valeur ou spécification.

Codification des restrictions

Cat	Type	Valeur	Nom
1			Restriction technique liée à la construction
	1	Numérique (3)	Rayon de courbure minimum en mètres
	2	-	Restrictions liées au circuit de voie
	3	Numérique (3)	Limitations de vitesse en km/h (indiquées sur les wagons et les voitures, mais pas sur les locomotives)
2			Restriction géographique
	1	Alphanumérique (3)	Gabarit cinématique (codification de la <u>future annexe APTU-PTU WAG annexe C</u>)
	2	Liste codifiée	Gabarit de l'essieu monté
		1	Gabarit variable 1435/1520
		2	Gabarit variable 1435/1668
	3	-	Pas de SCC à bord
	4	-	ERTMS A à bord
	5	Numérique (3)	Système B à bord (*)
3			Restrictions environnementales
	1	Liste codifiée	Zone climatique EN50125/1999
		1	T1
		2	T2
		3	T3
4			Restrictions à l'utilisation stipulées dans le certificat d'autorisation
	1	-	En fonction du temps
	2	-	En fonction de conditions (distance parcourue, usure, etc.)

(*) Si le véhicule est équipé de plusieurs systèmes B, un code individuel est renseigné pour chacun.

Le code numérique est composé de trois caractères où :

- « 1xx » est utilisé pour désigner un véhicule équipé d'un système de signalisation,
- « 2xx » est utilisé pour désigner un véhicule équipé d'une radio,
- « Xx » correspond à la codification numérique de la future PTU du système CCS

<u>1. ALSN</u>	<u>2. ASFA</u>	<u>3. ATB</u>	<u>4. ATP-VR/RHK</u>
<u>5. BACC</u>	<u>6. CAWS et ATP</u>	<u>7. Crocodile</u>	<u>8. Ebicab</u>
<u>9. EVM</u>	<u>10. GW ATP</u>	<u>11. Indusi / PZB</u>	<u>12. KVB</u>
<u>13. LS</u>	<u>14. LZB</u>	<u>15. MEMOR II+</u>	<u>16. RETB</u>
<u>17. RSDD/SCMT</u>	<u>18. SELCAB</u>	<u>19. SHP</u>	<u>20. TBL</u>
<u>21. TPWS</u>	<u>22. TVM</u>	<u>23. ZUB 123</u>	

APPENDICE 2 – STRUCTURE ET CONTENU DU NIE

Code pour le système de numérotation harmonisé, appelé numéro d'identification européen (NIE), des certificats de sécurité et autres documents

Exemple :

I	T	5	1	2	0	0	6	0	0	0	5
Code pays (2 lettres)		Type de document (2 chiffres)		Année de délivrance (4 chiffres)				Compteur (4 chiffres)			
Champ 1		Champ 2		Champ 3				Champ 4			

CHAMP 1 — Code pays (2 lettres)

Table 1.

ÉTAT	CODE		ÉTAT	CODE		ÉTAT	CODE	
Albanie	AL	41	<i>Islande</i>	IS	-	<i>Corée du Nord</i>	KP	30
Algérie	DZ	92	Iran	IR	96	Norvège	NO	76
Arménie	AM	58	Iraq	IQ	99	Pologne	PL	51
Autriche	AT	81	Irlande	IE	60	Portugal	PT	94
<i>Azerbaïdjan</i>	AZ	57	<i>Israël</i>	IL	95	Roumanie	RO	53
<i>Belarus</i>	BY	21	Italie	IT	83	<i>Russie</i>	RU	20
Belgique	BE	88	<i>Japon</i>	JP	42	Serbie	RS	72
Bosnie-Herzégovine [#]	BA	(50)	<i>Kazakhstan</i>	KZ	27	République slovaque	SK	56
-“-		(44)	<i>Kirghizistan</i>	KG	59	Slovénie	SI	79
Bulgarie	BG	52	Lettonie	LV	25	<i>Corée du Sud</i>	KR	61
Croatie	HR	78	Liban	LB	98	Espagne	ES	71
Chypre	CY	-	Liechtenstein	LI	-	Suède	SE	74
République tchèque	CZ	54	Lituanie	LT	24	Suisse	CH	85
Danemark	DK	86	Luxembourg	LU	82	Syrie	SY	97
<i>Égypte</i>	EG	90	ARY Macédoine	MK	65	Tadjikistan	TJ	66
Estonie	EE	26	<i>Malte</i>	MT	-	Tunisie	TN	91
Finlande	FI	10	<i>Moldavie</i>	MD	23	Turquie	TR	75
France	FR	87	Monaco	MC	-	<i>Turkménistan</i>	TM	67
Géorgie	GE	28	<i>Mongolie</i>	MN	31	Ukraine	UA	22
Allemagne	DE	80	Monténégro	ME	62	Royaume-Uni	UK*	70
Grèce	EL*	73	Maroc	MA	93	<i>Ouzbékistan</i>	UZ	29
Hongrie	HU	55	Pays-Bas	NL	84	<i>Vietnam</i>	VN	32

* Pas selon ISO 3166 (code à 2 lettres), mais abréviation de la Communauté européenne.

La Bosnie-Herzégovine est un État fédéral et utilise 2 codes ferroviaires, voir point 4.1.1 de l'Annexe Les États indiqués en italique ne sont pas États membres de l'OTIF (23.05.2012).

CHAMP 2 — Type de document (Numéro à 2 chiffres)

Les deux chiffres permettent d'identifier le type de document :

- le premier chiffre indique la classification générale du document,
- le deuxième chiffre précise le sous-type du document.

Ce système de numérotation pourra être étendu à mesure que la nécessité d'autres codes se fera ressentir. La proposition de liste suivante reprend les combinaisons possibles connues de numéros à deux chiffres, auxquelles a été ajoutée la proposition d'autorisation pour la mise en service de véhicules :

Les espaces en bleu sont destinés aux États membres de l'UE		
Combinaison de chiffres pour le champ 2	Type de document	Sous-type de document
[0 1]	Licences	Licences pour EF
[0 x]	Licences	Divers
[1 1]	Certificat de sécurité	Partie A
[1 2]	Certificat de sécurité	Partie B
[1 x]	<u>Certificat de sécurité</u> <u>Réservé</u>	<u>Réservé</u> <u>Divers</u>
[2 1]	Autorisation de sécurité	<u>Partie A</u>
[2 2]	<u>Réservé</u> <u>Autorisation de sécurité</u>	<u>Réservé</u> <u>Partie B</u>
[2 x]	<u>Réservé</u> <u>Autorisation de sécurité</u>	<u>Réservé</u> <u>Divers</u>
[3 x]	Réservé	Par exemple pour la maintenance du matériel roulant, de l'infrastructure, etc.
[4 x]	Réservé pour les organismes notifiés	Par exemple, différents types d'organismes notifiés
[5 1] and [5 5]*	Autorisation de mise en service ou admission au service	Matériel moteur
[5 2] and [5 6]*	Autorisation de mise en service ou admission au service	Véhicules de voyageurs remorqués
[5 3] and [5 7]*	Autorisation de mise en service ou admission au service	Wagons
[5 4] and [5 8]*	Autorisation de mise en service ou admission au service	Véhicules spéciaux
<u>[5 9]**</u>	<u>Autorisation du type de véhicule</u>	
<u>[6 0]</u>	<u>Autorisation de mise en service ou admission au service</u>	<u>Sous-systèmes « Infrastructure », « Énergie » et « Contrôle-commande et signalisation de l'ensemble "sol" »</u>
<u>[6 1]</u>	<u>Autorisation de mise en service ou admission au service</u>	<u>Sous-système « Infrastructure »</u>
<u>[6 2]</u>	<u>Autorisation de mise en service ou admission au service</u>	<u>Sous-système « Énergie »</u>
<u>[6 3]</u>	<u>Autorisation de mise en service ou admission au service</u>	<u>Sous-système « Contrôle-commande et signalisation de l'ensemble "sol" »</u>
<u>[7 1]</u>	<u>Licence de conduite de trains</u>	<u>Compteur jusqu'à 9 999 compris</u>
<u>[7 2]</u>	<u>Licence de conduite de trains</u>	<u>Compteur entre 10 000 et 19 000 compris</u>

[7 3]	<u>Licence de conduite de trains</u>	<u>Compteur à partir de 20000 et jusqu'à 29000 compris</u>
[8 x] ... [9 x]	Réservé (2 types de document)	Réservé (10 sous-types chacun)

(*) Si le code à 4 chiffres pour l'espace 4 « Compteur » est pleinement utilisé en l'espace d'un an, les deux premiers chiffres de l'espace 2 sont décalés respectivement de :

[5 1] à [5 5] pour le matériel roulant avec traction,
 [5 2] à [5 6] pour les voitures passagers tractées,
 [5 3] à [5 7] pour les wagons,
 [5 4] à [5 8] pour les véhicules spéciaux.

(**) Les chiffres affectés au champ 4 vont :

de 1 000 à 1 999 pour les véhicules à traction,
de 2 000 à 2 999 pour les voitures passagers tractées,
de 3 000 à 3 999 pour les wagons,
de 4 000 à 4 999 pour les véhicules spéciaux.

CHAMP 3 — Année de délivrance (numéro à 4 chiffres)

Ce champ indique l'année (au format « aaaa », c'est-à-dire 4 chiffres) de délivrance de l'autorisation.

CHAMP 4 — Compteur

Le compteur est un numéro progressif augmenté d'une unité chaque fois qu'un document est délivré, qu'il s'agisse d'une autorisation nouvelle, renouvelée ou mise à jour/modifiée. Même si un certificat est révoqué ou suspendu d'une autorisation, le numéro correspondant ne peut pas être réutilisé.

Le compteur est remis à zéro chaque année.

APPENDICE 3 – CODIFICATION DES SUPPRESSIONS

Code	Mode de suppression	Description
00	Aucun	L'enregistrement du véhicule est valide.
10	Enregistrement suspendu Aucun motif précisé	L'enregistrement du véhicule est suspendu à la demande du propriétaire ou du détenteur ou sur décision de l'organe compétent ou de l'EE.
11	Enregistrement suspendu	Le véhicule est destiné à être stocké en état de marche au titre de réserve inactive ou stratégique.
20	Enregistrement transféré	Le véhicule est connu pour être réenregistré sous un numéro différent ou par un RNV différent en vue d'une utilisation continue sur un réseau ferroviaire UE-OTIF (complet ou partiel).
30	Désenregistré Supprimé Aucun motif précisé	L'enregistrement du véhicule à des fins d'exploitation sur le réseau ferroviaire UE-OTIF a pris fin sans qu'un réenregistrement soit connu.
31	Supprimé Désenregistré	Le véhicule est destiné à une utilisation continue en tant que véhicule ferroviaire en dehors du réseau ferroviaire UE-OTIF.
32	Supprimé Désenregistré	Le véhicule est destiné à la récupération de composants/ modules/pièces de rechange interopérables importantes ou à une reconstruction majeure.
33	Supprimé Désenregistré	Le véhicule est destiné à la mise hors service et à l'élimination de matériaux (y compris des pièces de rechange importantes) pour le recyclage.
34	Supprimé Désenregistré	Le véhicule est destiné à servir de « matériel roulant préservé historique » à des fins d'exploitation sur un réseau séparé ou d'exposition statique, en dehors du réseau ferroviaire UE-OTIF.

Utilisation des codes

- Si le motif de la suppression n'est pas précisé, les codes 10, 20 et 30 sont utilisés pour indiquer le changement du statut d'enregistrement.
- Si le motif de la suppression est connu : les codes 11, 31, 32, 33 et 34 sont disponibles dans les bases de données des RNV. Ces codes reposent exclusivement sur les informations fournies par le détenteur ou le propriétaire à l'EE.

Problèmes d'enregistrement

- Un véhicule dont l'enregistrement est suspendu ou ~~supprimé~~ ~~désenregistré~~ ne peut pas être exploité sur le réseau ferroviaire UE-OTIF sous cet enregistrement.
- La réactivation d'un enregistrement ~~après une suspension~~ exige ~~une vérification par l'entité d'enregistrement des conditions qui ont causé la suspension~~ ~~une nouvelle autorisation de la part de l'organe compétent, en fonction des conditions liées au motif de la suspension et du désenregistrement.~~

- Le transfert d'enregistrement selon les conditions établies au point 3.2.3a consiste à ré-enregistrer le véhicule puis à supprimer l'ancien enregistrement se fait dans le cadre établi par les Appendices APTU-ATMF.

APPENDICE 4 – FORMULAIRE STANDARD D'ENREGISTREMENT



FORMULAIRE STANDARD POUR L'ENREGISTREMENT DES VEHICULES AUTORISES⁶



But de la demande : Nouvel enregistrement Modification ⁷ Suppression

INFORMATIONS SUR LE VÉHICULE

1. Numéro d'immatriculation⁸ _____ - _
2. État membre et autorité compétente, à laquelle l'autorisation est demandée

2.1. État membre : __ (Code à 2 chiffres défini à l'appendice 2, Tableau 1)

2.2. Nom de l'autorité compétente : _____

3. Année de fabrication : _ _ _ _

4. Référence UE /OTIF *)

4.1. Date de la déclaration : _____

4.2. Référence UE / OTIF : _____

4.3. Nom de l'organisme émetteur/entité contractuelle _____

4.4. Numéro d'entreprise enregistrée : _____

Adresse de l'organisation

4.5. Rue et numéro : _____

4.6. Ville : _____

4.7. Code pays : _____ 4.8. Code postal : _____

*) **Note** : Si une déclaration de vérification UE a été délivrée par l'entité contractante, les données correspondantes doivent être introduites. L'OTIF ne requiert pas de déclaration similaire, mais les données relatives à l'entité contractante doivent être introduites sous points 4.3 – 4.8.

5. Référence au ~~registre du matériel roulant~~ registre des types admis (données techniques)⁹

5.0. Référence au Registre central des types autorisés¹⁰ : _____

5.1. Entité en charge du registre : _____

Adresse de l'entité

⁶ Ce formulaire peut également être obtenu par voie électronique..

⁷ La case située devant le point modifié doit également être cochée.

⁸ Ne s'applique pas dans le cas d'un premier enregistrement; sera rempli par l'organisme d'enregistrement.

⁹ Tant que le Registre central des types autorisés n'est pas disponible, les champs 5.1 à 5.7 peuvent être utilisés pour indiquer une référence à l'entité chargée du registre où se trouvent les données techniques du véhicule.

¹⁰ Le terme utilisé par l'UE est le « Registre des types autorisés » (RETVA)

5.2. Rue et numéro : _____

5.3. Ville : _____

5.4. Code pays : _____ 5.5. Code postal : _____

5.6. Adresse électronique : _____

5.7. Référence au registre du matériel roulant : _____

6. Restrictions

6.1. Restrictions (code) : _____
.....

6.2. Restrictions (texte) : _____

INFORMATIONS SUR LES ENTITÉS RESPONSABLES DU VÉHICULE

7. Propriétaire (facultatif)

7.1. Nom de l'organisation : _____

7.2. Numéro d'entreprise enregistrée : _____

Adresse de l'organisation

7.3. Rue et numéro : _____

7.4. Ville : _____

7.5. Code pays : _____ 7.6. Code postal : _____

8. Détenteur

8.1. Nom de l'organisation : _____

8.2. Numéro d'entreprise enregistrée : _____

Adresse de l'organisation

8.3. Rue et numéro : _____

8.4. Ville : _____

8.5. Code pays : _____ 8.6. Code postal : _____

8.7. Marquage du détenteur du véhicule (MDV) : _____

INFORMATIONS OPÉRATIONNELLES

9. Entité en charge de la maintenance

9.1. Nom de l'organisation : _____

Adresse de l'organisation

9.2. Rue et numéro : _____

9.3. Ville : _____

9.4. Code pays : _____ 9.5. Code postal : _____

9.6. Adresse électronique : _____

10. Suppression

10.1. Mode (code) : ___

10.2. Date : _____

11. États membres où le véhicule est déjà autorisé

.....

Identification de l'entité demandant l'enregistrement :

Date : ___ - ___ - ___ Nom du responsable et signature:

Partie à remplir par l'autorité

RÉFÉRENCES DE L'AUTORITÉ DE SÉCURITÉ

1.1. **Numéro d'immatriculation européen attribué**¹¹ _____ -

12. **Numéro d'autorisation** _____

13. Admission à l'exploitation (Mise en service)

13.1. Date de l'autorisation : _____

13.2. Autorisation valide jusqu'au : _____

Date de réception de la demande : _____

Date de suppression : _____

¹¹ Possibilité de joindre une liste dans le cas de plusieurs véhicules issus de la même série ou commande.

APPENDICE 5 – GLOSSAIRE

Abréviation	Définition
ACA	Autorité compétente en matière d'admission : autorité compétente telle que définie à l'article 5 ATMF
ANS	Autorité nationale de sécurité
CTE	Commission d'experts techniques de l'OTIF
BD	Base de données
BRMR (TAF)	Base de données de référence du matériel roulant (TAF)
CE	Communauté européenne
CEI	Communauté des États indépendants
COTIF	Convention relative aux transports internationaux ferroviaires
ECM	Organe chargé de la maintenance
EE	Entité d'enregistrement, c'est-à-dire l'organisme chargé de tenir et de mettre à jour le RNV
EF	Entreprise ferroviaire.
ÉM	État membre de l'Union européenne
EN	Norme européenne (« euronorme »)
ERA	European Railway Agency (Agence ferroviaire européenne), également appelée « l'Agence »
ERTMS	European Rail Traffic Management System (Système européen de gestion du trafic ferroviaire)
GI	Gestionnaire d'infrastructure
GV	Grande vitesse (système à ~)
INF	Infrastructure
ISO	Organisation internationale de normalisation
MDV	Marquage du détenteur du véhicule
MR	Matériel roulant
NIE	Numéro d'identification européen
OI	Organisme d'investigation
ON	Organisme notifié

Abréviation	Définition
OPE (STI)	Exploitation et gestion du trafic (TSI)
OR	Organisme réglementaire
OTIF	Organisation intergouvernementale pour les transports internationaux ferroviaires
OTIF SG	Secrétaire général de l'OTIF
PEDS (TAF)	Plan européen de déploiement stratégique (TAF)
RC	Rail conventionnel (système)
RIC	Règlements pour l'emploi réciproque des voitures et des fourgons en trafic international
RIV	Règlements pour l'emploi réciproque des wagons en trafic international
RL	Registre local
RMDV	Registre de marquage du détenteur du véhicule
RNV	Registre national des véhicules
RVV	Registre virtuel des véhicules
RVV CE	Registre virtuel centralisé européen des véhicules
SCC	Système de contrôle-commande
STI	Spécification technique d'interopérabilité. (pour la CE)
TAF (STI)	Applications télématiques au service du fret (STI)
TI	Technologie de l'information
UE	Union européenne
WAG (STI)	Wagon (STI)
WIMO (TAF)	Base de données opérationnelle intermodale et des wagons (TAF)