

**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 94-20/2.2012  
30.07.2012**

Original : EN

Systeme de registre de l'OTIF – Matériel roulant

**Registres nationaux des véhicules (RNV) - amendements**

Statut : **ADOPTÉ**

---

Le présent document a été révisé conformément aux résultats de la 5<sup>e</sup> session de la CTE.  
La terminologie a été harmonisée avec celle utilisée dans la décision 2011/107/UE de la  
Commission. Les versions en anglais et en allemand de ce document ont déjà été adoptées  
et la présente version française est soumise à un vote par voie de procédure écrite.

## 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.

- (5) 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 1er 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).

## 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. 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**

#### **1. 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 correspond au formulaire standard d'enregistrement proposé à l'appendice 4.

En outre, il est possible d'ajouter des champs de commentaires, dans le cas, par exemple, de l'identification de véhicules faisant l'objet d'une enquête (voir point 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.

<b>1.</b>	<b>Numéro d'immatriculation</b>		<b>Obligatoire</b>
<b>Contenu</b>	Numéro unique d'immatriculation tel que défini dans l'Annexe PP à la PTU WAG.		
<b>Présentation</b>	1.1.	Numéro	12 chiffres (*)
	1.2.	Ancien numéro (le cas échéant, pour les véhicules renumérotés)	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.

<b>2.</b>	<b>État membre et autorité compétente pour l'admission</b>		<b>Obligatoire</b>
<b>Contenu</b>	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.		
<b>Présentation</b>	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

<b>3.</b>	<b>Année de construction</b>		<b>Obligatoire</b>
<b>Contenu</b>	Année au cours de laquelle le véhicule a quitté l'usine.		
<b>Présentation</b>	3.	Année de construction	AAAA

4.	Référence UE/OTIF	Obligatoire (le cas échéant)	
<b>Contenu</b>	Références de la déclaration de vérification, <u>le cas échéant</u> , et à l'organisme émetteur (le demandeur) <sup>1</sup>		
<b>Présentation</b>	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 de l'organisme émetteur (demandeur)	Texte
	4.4.	Numéro d'entreprise enregistrée	Texte
	4.5.	Adresse de l'entreprise, rue et numéro	Texte
	4.6.	Localité	Texte
	4.7.	Code du pays	ISO
	4.8.	Code postal	Code alphanumérique

5.	Renvoi au Registre de véhicules	Obligatoire <sup>(2)</sup>	
<b>Contenu</b>	Renvoi au Registre central des types admis (5.0) ou, tant que le Registre n'est pas encore disponible, renvoi possible à l'entité d'enregistrement dans lequel les données techniques du véhicule peuvent être trouvées (5.1 à 5.6)		
<b>Présentation</b>	5.0	Référence autorisant l'accès aux données techniques pertinentes du Registre central des types admis.	Code alphanumérique
	5.1.	Entité d'enregistrement	Texte
	5.2.	Adresse de l'entité, rue et numéro	Texte
	5.3.	Localité	Texte
	5.4.	Code du pays	ISO
	5.5.	Code postal	Code alphanumérique
	5.6.	Adresse e-mail	Courrier électronique
	5.7.		

<sup>1</sup> 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'annexe 2 à la PTU GEN-D. Voir également la note \*) de l'appendice 4, point 4, de la présente spécification au RNV.

<b>5 bis.</b>	<b>Série</b>		<b>Facultatif</b>
<b>Contenu</b>	Identification de la série si le véhicule fait partie d'une série.		
<b>Présentation</b>	5 bis.	Série	Texte

<b>6.</b>	<b>Restrictions</b>		<b>Obligatoire</b>
<b>Contenu</b>	Restrictions éventuelles concernant le mode d'exploitation du véhicule		
<b>Présentation</b>	6.1.	Restrictions codées (voir appendice 1)	Code
	6.2	Restrictions non codées	Texte

<b>7.</b>	<b>Propriétaire</b>		<b>Obligatoire</b>
<b>Contenu</b>	Identification du propriétaire du véhicule		
<b>Présentation</b>	7.1.	Nom de l'entreprise	Texte
	7.2.	Numéro d'entreprise enregistrée	Texte
	7.3.	Adresse de l'entreprise, rue et numéro	Texte
	7.4.	Localité	Texte
	7.5.	Code du pays	ISO
	7.6.	Code postal	Code alphanumérique

<b>8.</b>	<b>Détenteur</b>		<b>Obligatoire</b>
<b>Contenu</b>	Identification du détenteur du véhicule		
<b>Présentation</b>	8.1.	Nom de l'entreprise	Texte
	8.2.	Numéro d'entreprise enregistrée	Texte
	8.3.	Adresse de l'entreprise, rue et numéro	Texte
	8.4.	Localité	Texte
	8.5.	Code du pays	ISO
	8.6.	Code postal	Code alphanumérique
	8.7.	MDV (le cas échéant)	Code alphanumérique

9.	Entité chargée de l'entretien		Obligatoire
<b>Contenu</b>	Référence à l'entité en charge de la maintenance		
<b>Présentation</b>	9.1.	Entité en charge de la maintenance	Texte
	9.2.	Numéro d'entreprise enregistrée	Texte
	9.3.	Adresse de l'entreprise, rue et numéro	Texte
	9.4.	Ville	Texte
	9.5.	Code du pays	ISO
	9.6.	Code postal	Code alphanumérique
	9.7.	Adresse électronique	Courrier électronique

10.	Suppression		Obligatoire, le cas échéant
<b>Contenu</b>	Date de la mise hors service et/ou de l'élimination officielle et code du mode de suppression		
<b>Présentation</b>	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
<b>Contenu</b>	Liste des États dans lesquels le véhicule est autorisé. <sup>2</sup>		
<b>Présentation</b>	11.	État : Code numérique de l'État tel que défini à l'appendice 2, tableau 1	Liste

12.	Numéro d'autorisation		Obligatoire
<b>Contenu</b>	Numéro harmonisé d'autorisation pour l'admission à l'exploitation (mise en service), établi par l'autorité compétente pour l'admission.		
<b>Présentation</b>	12.	Numéro d'autorisation	Véhicules existants : texte  Véhicules neufs : Code alphanumérique basé sur le NIE (voir appendice 2)

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

13.	Autorisation de mise en service		Obligatoire
<b>Contenu</b>	Date de l'autorisation de mise en service du véhicule et sa durée de validité <sup>(4)</sup>		
<b>Présentation</b>	13.1.	Date de l'autorisation	Date (AAAAMMJJ)
	13.2.	Autorisation valide jusqu'au (si indiqué) (La date indiquée est incluse)	Date (AAAAMMJJ)
	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 accordée conformément au chapitre V de la directive 2008/57/CE ou autorisation accordée conformément aux régimes d'autorisation en vigueur avant la transposition de la directive 2008/57/CE.



## 2. ARCHITECTURE

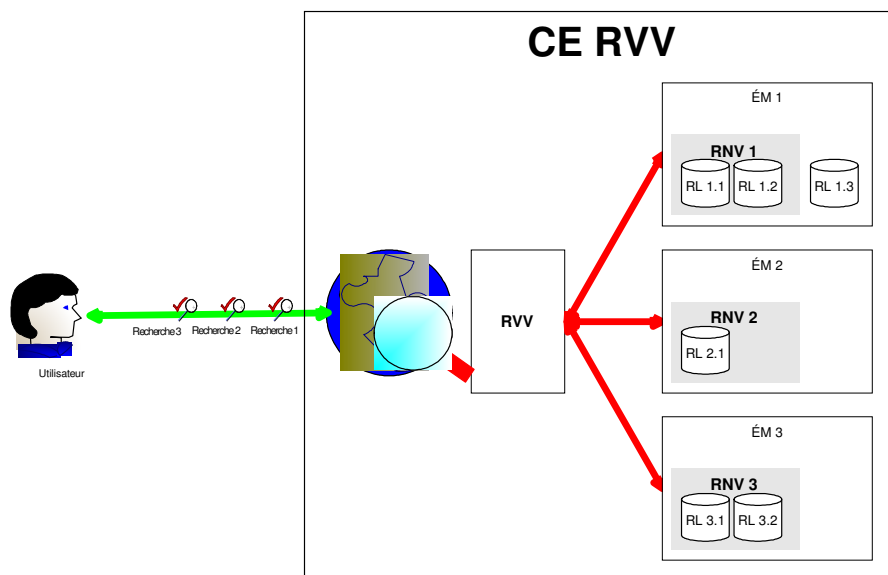
### 2.1 Architecture générale du RVV CE

Les RNV feront l'objet dans l'UE d'une solution décentralisée. L'objectif est de mettre en place un moteur de recherche pour des données distribuées, à l'aide d'un logiciel commun, pour permettre aux utilisateurs d'accéder à des données situées dans n'importe lequel des registres locaux (RL) des États membres.

Les données des RNV sont stockées au niveau national et seront accessibles via une application en ligne (dotée de sa propre adresse internet).

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

- le registre virtuel des véhicules (RVV), 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) de l'UE.



**Figure 1 – Architecture du RVV CE**

Cette architecture est fondée sur deux sous-systèmes complémentaires afin de rendre possibles des recherches sur les données stockées localement dans tous les États membres de l'UE. Elle permettra :

- d'établir des registres informatisés au niveau national et de les ouvrir à la consultation croisée,
- de remplacer les registres papier par des fichiers informatisés, afin que les États membres de l'UE puissent gérer et partager des informations,
- la connexion entre les RNV et le RVV selon des normes et une terminologie communes.

Les principes essentiels de cette architecture sont les suivants :

- tous les RNV feront partie du réseau informatisé ;
- tous les États connectés verront les données communes en accédant au système ;
- les erreurs éventuelles liées à une double inscription seront évitées lorsque le RVV sera en place ;
- les données seront tenues à jour.

## **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 :

- (a) 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 ;
- (b) 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.
- (c) 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 DE FONCTIONNEMENT**

#### **3.1 Utilisation du RNV**

Le RNV sera utilisé aux fins suivantes :

- enregistrer des autorisations,
- enregistrer des numéros uniques d'immatriculation attribués aux véhicules,
- rechercher des informations succinctes à l'échelle de l'OTIF (y compris de l'UE) sur un véhicule particulier,
- suivre les aspects juridiques tels que les obligations et les informations légales,
- obtenir des informations aux fins d'inspection principalement liées à la sécurité et la maintenance,
- permettre le contact entre le propriétaire, le détenteur et l'ECM (entité en charge de la maintenance),
- effectuer un contrôle croisé pour certaines exigences de sécurité avant la délivrance de certificats 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 figure 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 le véhicule, dans le cas d'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.

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

L'EE prend des mesures raisonnables pour garantir l'exactitude des données qu'elle inscrit dans le RNV. À cette effet, elle peut demander des informations à d'autres EE, en particulier si la demande d'enregistrement est déposée dans un État membre autre que celui où elle est établie.

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

L'entité qui demande une modification d'un ou plusieurs points d'enregistrement de véhicules :

- coche de la case en regard de « Modification »,

- inscrit le numéro d'immatriculation unique actuel (point n° 0)
- coche la ou les cases en regard des points à modifier,
- indique le nouveau contenu des points à modifier, puis transmet le formulaire aux EE de tous les États membres dans lesquels le véhicule est enregistré.

Dans certains cas, l'utilisation du formulaire standard peut être insuffisante. Au besoin, l'EE concernée pourra utiliser des documents complémentaires sous forme papier ou électronique.

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 aucun nouveau détenteur n'a accepté le statut de détenteur à la date de désenregistrement du détenteur enregistré, l'enregistrement du véhicule est suspendu.

Dans les cas où, conformément à l'annexe PP de la PTU WAG, un nouveau numéro unique d'identification doit être attribué au véhicule en raison de modifications techniques, 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. L'EE, attribue un nouveau numéro unique d'immatriculation au véhicule.

### **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 tous les États dans lesquels 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 conduite 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.

La présente disposition s'applique tant que le RVV et la connexion avec l'ensemble des RNV pertinents ne sont pas parfaitement opérationnels. Durant cette période, les entités d'enregistrement concernées s'échangent des informations afin de vérifier l'exactitude des données relatives au même véhicule.

2. Les véhicules non équipés de cabine de conduite, tels que les wagons pour le fret, les véhicules de voyageurs<sup>3</sup> et certains véhicules spéciaux, sont enregistrés uniquement dans le RNV de l'État partie où ils sont pour la première fois admis à l'exploitation.

3. Pour tout véhicule, le RNV de premier enregistrement 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.<sup>4</sup>

### 3.3 Droits d'accès

Les droits d'accès aux données du RNV d'un État « XX » donné 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 ».

---

<sup>3</sup> Les autorails ne sont pas considérés comme des voitures de voyageurs.

<sup>4</sup> Si un véhicule déjà admis dans un État partie de l'OTIF non membre de l'UE est immatriculé dans un État membre de l'UE, l'enregistrement comprend également des données relatives aux points 2, 6, 12 et 13 pour chacun des États parties de l'OTIF non membre de l'UE où il est admis. À cet effet et tant que la connexion entre le RVV-CE et les différents RNV n'est pas établie, le titulaire de l'immatriculation informe la première entité d'enregistrement auprès de laquelle le véhicule a été enregistré de toutes les admissions/autorisations supplémentaires.

Entité	Définition	Droits de consultation	Droits de mise à jour	Point n° 7	Autres points
<b>EE/ACA « XX »</b>	Entité d'enregistrement /organisme compétent dans l'État partie 'XX'	Toutes les données	Toutes les données	4	4
<b>Autres organismes compétents /ACA/RE</b>	Autres organismes compétents, autres autorités compétentes pour l'admission et/ou entités d'enregistrement	Toutes les données	Aucun	2	2
<b>ERA et SG de l'OTIF</b>	Agence ferroviaire européenne et Secrétaire général de l'OTIF	Toutes les données	Aucun	2	2
<b>Détenteurs</b>	Détenteur du véhicule	Toutes les données des véhicules dont il est le détenteur	Aucun	1	1
<b>Gestionnaires de parcs</b>	Gestionnaire de véhicules désigné par le détenteur	Véhicules pour lesquels il a été désigné par le détenteur	Aucun	1	1
<b>ECM</b>	Entités en charge de la maintenance	Toutes les données des véhicules dont elle est l'ECM	Aucun	0	1
<b>Propriétaires</b>	Propriétaire du véhicule	Toutes les données des véhicules dont il est le propriétaire	Aucun	1	1
<b>EF</b>	Exploitant de trains	Toutes les données liées au numéro du véhicule	Aucun	0	1
<b>GI</b>	Gestionnaire d'infrastructure	Toutes les données liées au numéro du véhicule	Aucun	0	1
<b>OI et OR</b>	Organismes de contrôle et de surveillance (désignés par les États parties)	Toutes les données relatives aux véhicules contrôlés ou surveillés	Aucun	2	2
<b>Autres utilisateurs légitimes</b>	Tous les utilisateurs occasionnels reconnus par les organes nationaux compétents, le SG de l'OTIF et l'ERA	À définir au cas par cas, la durée peut être 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 accessibles 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'immatriculation qui lui ont été attribués ne doit être réattribué à un autre véhicule dans les 100 ans à compter de la date de suppression.

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

## 4. VÉHICULES EXISTANTS

### 4.1 Teneur des données examinées

Chacun des 13 points retenus a été examiné afin de déterminer lesquels sont obligatoires et lesquels ne le sont pas.

#### 4.1.1 Point n° 1 — Numéro d'immatriculation (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 précédemment :

- 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 de Bosnie-Herzégovine et 44 pour les Chemins de fer de la République serbe de Bosnie.

Les véhicules doivent conserver leur numéro actuel. Le numéro à 12 chiffres doit être enregistré sans aucune modification<sup>5</sup>.

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

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 à attribuer un nouveau code numérique à BA. Jusque là, les nouveaux véhicules pourraient également utiliser les codes ferroviaires actuels.

---

<sup>5</sup> 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.

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

Une procédure en deux étapes s'applique :

- attribution dans le RNV d'un numéro à 12 chiffres, 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 et organe compétent (obligatoire)**

Le point « État » doit toujours renseigner l'État dans lequel le véhicule est enregistré dans son RNV. Le point « organe compétent » indique l'entité qui a délivré l'admission à l'exploitation 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 (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 Registre des types autorisés (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 normalement 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)**

Normalement disponible et obligatoire.

Le MDV (code unique figurant dans le registre MDV) doit être saisi 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 — États 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 — Admission à l'exploitation (obligatoire)*

Lorsque la date de l'admission à l'exploitation 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,
- le Secrétaire général de l'OTIF.

## **4.3 Transfert de données par une ancienne entité d'enregistrement**

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

Si cela n'a pas déjà été effectué avant le 1<sup>er</sup> 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.. Dans la mesure du possible, un format électronique doit être utilisé.

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<sup>er</sup> niveau : catégorie de restriction,
- 2<sup>e</sup> niveau : type de restriction,
- 3<sup>e</sup> niveau : valeur ou spécification.

## Codification des restrictions

Cat	Type	Valeur	Nom
<b>1</b>			<b>Restriction technique liée à la construction</b>
	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)
<b>2</b>			<b>Restrictions géographiques</b>
	1	Alphanumérique (3)	Gabarit cinématique (codification de l'annexe C à la PTU WAG)
	2	Liste codifiée	Gabarit d'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 (*)
<b>3</b>			<b>Restrictions environnementales</b>
	1	Liste codifiée	Zone climatique EN50125/1999
		1	T1
		2	T2
		3	T3
<b>4</b>			<b>Restrictions à l'utilisation stipulées dans le certificat d'autorisation</b>
	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 indiqué 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 du SCC.

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

## 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)

**Tableau 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 <sup>#</sup>	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 sentir. 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 champs 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]	Réservé	Réservé
[2 1]	Autorisation de sécurité	
[2 2]	Réservé	Réservé
[2 x]	Réservé	Réservé
[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 à l'exploitation	Matériel moteur
[5 2] and [5 6]*	Autorisation de mise en service ou admission à l'exploitation	Véhicules de voyageurs remorqués
[5 3] and [5 7]*	Autorisation de mise en service ou admission à l'exploitation	Wagons
[5 4] and [5 8]*	Autorisation de mise en service ou admission à l'exploitation	Véhicules spéciaux
[5 9]**	Autorisation du type de véhicule	
[6 0]	Autorisation de mise en service ou admission à l'exploitation	Sous-systèmes « Infrastructure », « Énergie » et « Contrôle-commande et signalisation de l'ensemble "sol" »
[6 1]	Autorisation de mise en service ou admission à l'exploitation	Sous-système « Infrastructure »
[6 2]	Autorisation de mise en service ou admission à l'exploitation	Sous-système « Énergie »

[6 3]	Autorisation de mise en service ou admission au service	Sous-système « Contrôle-commande et signalisation de l'ensemble "sol" »
[7 1]	Licence de conduite de trains	Compteur jusqu'à 9 999 compris
[7 2]	Licence de conduite de trains	Compteur entre 10 000 et 19 000 compris
[7 3]	Licence de conduite de trains	Compteur à partir de 20000 et jusqu'à 29000 compris
[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 moteur,  
 [5 2] à [5 6] pour les véhicules de voyageurs remorqués,  
 [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 le matériel moteur,  
 de 2 000 à 2 999 pour les véhicules de voyageurs remorqués,  
 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 une autorisation suspendue, 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	Suppression 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	Suppression	Le véhicule est destiné à une utilisation continue en tant que véhicule ferroviaire en dehors du réseau ferroviaire UE-OTIF.
32	Suppression	Le véhicule est destiné à la récupération de composants/ modules/ pièces de rechange interopérables importants ou à une reconstruction majeure.
33	Suppression	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	Suppression	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 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.
- Le transfert d'enregistrement se fait dans les conditions énoncées au point 3.2.3a ; il consiste en un nouvel enregistrement du véhicule suivi de la suppression de l'ancien enregistrement.

## APPENDICE 4 – FORMULAIRE STANDARD D'ENREGISTREMENT



### FORMULAIRE STANDARD POUR L'ENREGISTREMENT DES VEHICULES AUTORISES<sup>6</sup>



Objet de la demande : Nouvel enregistrement  Modification <sup>7</sup> Suppression

#### INFORMATIONS CONCERNANT LE VÉHICULE

1. **Numéro d'immatriculation** <sup>8</sup> \_\_\_\_\_ - \_
2. **État partie et autorité compétente à laquelle l'autorisation est demandée**

2.1. État partie : \_\_ (Code à 2 chiffres défini à l'appendice 2, tableau 1)

2.2. Nom de l'autorité compétente : \_\_\_\_\_

3. **Année de construction** : \_\_\_\_\_

4. **Référence UE/OTIF** \*)

4.1. Date de la déclaration (si disponible) : \_\_\_\_\_

4.2. Référence UE / OTIF (si disponible) : \_\_\_\_\_

4.3. Nom de l'organisme émetteur/entité contractuelle \_\_\_\_\_

4.4. Numéro d'entreprise enregistrée : \_\_\_\_\_

Adresse de l'entreprise

4.5. Rue et numéro : \_\_\_\_\_

4.6. Localité : \_\_\_\_\_

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 aux points 4.3 – 4.8.

5. **Référence au registre des types admis/autorisés (données techniques)** <sup>9</sup>

5.0. Référence au Registre central des types admis/autorisés<sup>10</sup>:

5.1. Entité d'enregistrement : \_\_\_\_\_

Adresse de l'entité

<sup>6</sup> Ce formulaire peut également être obtenu par voie électronique..

<sup>7</sup> La case en regard du point modifié doit aussi être cochée.

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

<sup>9</sup> 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 d'enregistrement où se trouvent les données techniques du véhicule.

<sup>10</sup> Le terme utilisé par l'UE est « Registre des types autorisés » (RETVA) et le terme de l'OTIF « Registre des types admis »



5.2. Rue et numéro : \_\_\_\_\_

5.3. Localité : \_\_\_\_\_

5.4. Code pays : \_\_\_\_\_ 5.5. Code postal : \_\_\_\_\_

5.6. Adresse électronique : \_\_\_\_\_

5.7. Référence au registre des types autorisés : \_\_\_\_\_

**6. Restrictions**

6.1. Restrictions (code) : \_\_\_\_\_  
..... \_\_\_\_\_

6.2. Restrictions (texte) : \_\_\_\_\_

**INFORMATIONS SUR LES ENTITÉS RESPONSABLES DU VÉHICULE**

**7. Propriétaire**

7.1. Nom de l'entreprise : \_\_\_\_\_

7.2. Numéro d'entreprise enregistrée : \_\_\_\_\_

Adresse de l'entreprise

7.3. Rue et numéro : \_\_\_\_\_

7.4. Localité : \_\_\_\_\_

7.5. Code pays : \_\_\_\_\_ 7.6. Code postal : \_\_\_\_\_

**8. Détenteur**

8.1. Nom de l'entreprise : \_\_\_\_\_

8.2. Numéro d'entreprise enregistrée : \_\_\_\_\_

Adresse de l'entreprise

8.3. Rue et numéro : \_\_\_\_\_

8.4. Localité : \_\_\_\_\_

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'entreprise : \_\_\_\_\_

9.2. Numéro d'entreprise enregistrée : \_\_\_\_\_

Adresse de l'entreprise

9.3. Rue et numéro : \_\_\_\_\_

9.4. Localité : \_\_\_\_\_

9.5. Code pays : \_\_\_\_\_ 9.6. Code postal : \_\_\_\_\_

9.7. Adresse électronique : \_\_\_\_\_

**10. Suppression**

10.1. Mode (code) : \_\_\_\_

10.2. Date : \_\_\_\_\_

**11. États parties dans lesquels 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 attribué** <sup>11</sup> \_\_\_\_\_ -

**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 : \_\_\_\_\_

---

<sup>11</sup> 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	Entité en charge 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

<b>Abréviation</b>	<b>Définition</b>
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)