



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

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

TECH-18035-CTE12-6.1

11.04.2019

Original : EN

**ÉTABLISSEMENT DU REGISTRE CENTRALISÉ DES VÉHICULES DE
L'UE ET CONSÉQUENCES POUR LES REGISTRES NATIONAUX DES
VÉHICULES DE L'OTIF APRÈS 2021**

Document pour discussion

1. INTRODUCTION

Le présent document décrit la mise en place du registre centralisé des véhicules de l'UE (« registre européen centralisé »), qui sera opérationnel à compter de mi-2021, et s'intéresse à ses conséquences pour la connectivité et l'échange de données avec les registres nationaux de véhicules (RNV) existants des États parties non membres de l'UE. Il propose également différents scénarios possibles pour veiller à ce que les données pertinentes sur les véhicules puissent toujours être échangées par les États parties.

2. LA SITUATION ACTUELLE : DES REGISTRES NATIONAUX DES VÉHICULES CONNECTÉS

À l'heure actuelle, en vertu des dispositions de l'article 13 des ATMF, tout État partie est tenu de créer et de mettre en œuvre un registre national des véhicules ferroviaires. C'est dans le RNV de l'État ayant procédé à l'admission que les véhicules admis doivent être enregistrés. Le registre consigne également les admissions complémentaires pour d'autres États. Afin que les utilisateurs tels que les EF, détenteurs, GI, ECE et autorités nationales puissent consulter depuis un point d'accès unique les données de tous les RNV les intéressant, ces derniers doivent être connectés au registre virtuel des véhicules (RVV), moteur de recherche centralisé conçu et hébergé par l'Agence de l'Union européenne pour les chemins de fer. Le RVV permet à ses utilisateurs de rechercher des données dans tous les RNV, y compris ceux des États parties membres de l'UE, via un portail unique. Certains États parties non membres de l'UE sont connectés au RVV car ils utilisent le RNV normalisé ; d'autres sont connectés via le moteur de traduction des RNV.

Dans le droit de l'UE, des dispositions équivalentes sont prévues dans la décision de la Commission n° 2007/756/CE du 9 novembre 2007 adoptant une spécification commune du registre national des véhicules (décision sur le RNV).

La 26^e session de la Commission de révision des 27 et 28 février 2018 a adopté des modifications à l'article 13, § 1, ATMF portant sur l'établissement de registres de véhicules, désormais libellé comme suit :

« Article 13 Registres

§ 1 Les registres des véhicules sont établis sous forme d'une ou plusieurs banques de données électroniques nationales ou régionales contenant des informations concernant les véhicules ferroviaires pour lesquels un certificat d'exploitation a été délivré. Le registre comprend également les véhicules ferroviaires admis conformément à l'article 19 ; il peut englober des véhicules ferroviaires admis à la circulation en trafic national uniquement. Le ou les registres :

- a) respectent les spécifications adoptées par la Commission d'experts techniques ;*
- b) sont tenus à jour ;*
- c) sont accessibles aux autorités compétentes de tous les États parties, aux entreprises ferroviaires et aux gestionnaires d'infrastructures, ainsi qu'aux personnes ou organismes chargés de l'immatriculation des véhicules ou identifiés dans le registre. »*

Entrées en vigueur le 1^{er} mars 2019, ces dispositions conservent l'obligation pour les États parties de créer et mettre en œuvre un registre national des véhicules ferroviaires, mais permet en plus la mise en place de registres régionaux de véhicules, comme le registre de véhicules unique européen au sein de l'UE, à condition que les informations qu'ils contiennent soient accessibles pour les autres États parties.

3. LA DÉCISION DE L'UE SUR LA MISE EN PLACE DU REGISTRE EUROPÉEN DES VÉHICULES

Le 25 octobre 2018, en vertu de son quatrième paquet ferroviaire (article 47 de la directive (UE) 2016/797), l'UE a adopté une décision modifiant la décision sur le RNV (décision d'exécution (UE) 2018/1614 de la Commission) et établissant les spécifications techniques et fonctionnelles du registre européen des véhicules. Avec la modification de la décision sur le RNV, il sera possible de transférer des enregistrements et d'éviter l'enregistrement redondant d'un véhicule dans plusieurs registres nationaux au sein de l'UE. Le registre européen des véhicules, devant simplifier la procédure d'enregistrement des véhicules, réduire les coûts et améliorer la qualité des données, est un pas en avant dans le sens des objectifs définis pour l'espace ferroviaire unique européen. Avec le registre européen des véhicules, l'UE disposera d'un registre centralisé des véhicules, la création des comptes utilisateurs sera centralisée et des données de références communes seront utilisées. De plus, le registre européen offrira également à tous les utilisateurs un format de requête harmonisé pour la consultation, l'enregistrement des véhicules et la gestion des données. Il faut néanmoins noter que les entités d'enregistrement nationales resteront responsables de l'enregistrement et de la validation des données préenregistrées.

Le registre européen devrait être opérationnel le 16 juin 2021 ; l'assistance technique pour le logiciel actuel du RNV normalisé et le moteur de traduction sera alors stoppée.

Les États membres de l'UE auront la possibilité de continuer à utiliser leur RNV jusqu'en juin 2024. Le RNV devra alors être connecté au registre européen. Tout État membre qui choisira de conserver son RNV devra en garantir la compatibilité et la communication avec le registre européen des véhicules.

RÉPERCUSSIONS POUR LES RNV EXISTANTS HORS UE

Lorsque le RVV et le moteur de traduction des RNV seront abandonnés en juin 2021, les RNV hors UE et les RNV de l'UE ne seront plus connectés : les données des véhicules ne seront alors plus mutuellement consultables. Cela aura des répercussions sur l'utilisation des véhicules et possiblement sur le trafic international.

L'OTIF a pour but de promouvoir, améliorer et faciliter le trafic international. Face aux évolutions du registre de véhicules de l'UE, le Secrétariat de l'OTIF a par conséquent activement discuté avec la DG Mobilité et transports et l'Agence de l'Union européenne pour les chemins de fer afin de trouver une solution pour maintenir la connectivité entre les registres nationaux et garantir l'échange des données de véhicules pertinentes entre les États parties membres et non membres de l'UE.

4. L'INTERCONNEXION DES REGISTRES DE VÉHICULES DE L'OTIF

PROPOSITION DE L'UE

Pendant le WG TECH 36, l'UE a expliqué que le registre européen des véhicules servirait, à tous les utilisateurs, d'interface harmonisée pour l'enregistrement des véhicules et la gestion des données. Ce point d'entrée unique pour l'enregistrement et la consultation de données sur les véhicules rend le RVV superflu et en réduit les coûts de maintenance. En conséquence, la Commission européenne a proposé ce qui suit :

- Il faudrait envisager la mise en place d'un registre des véhicules centralisé UE-OTIF selon les spécifications du registre européen des véhicules, que les États parties non membres de l'UE auraient la possibilité d'utiliser à titre onéreux.
- Les États parties feraient migrer leurs données dans le registre centralisé UE-OTIF avec l'aide de l'Agence de l'UE pour les chemins de fer.
- Les États parties pourraient extraire les données sur leurs véhicules enregistrés.

- Les États parties pourraient rechercher des données sur les véhicules enregistrés par d'autres États parties.
- Les données seraient stockées de manière centralisée par l'Agence, mais elle n'en serait pas propriétaire.
- Il ne devrait pas y avoir de changement en matière d'accès aux données. Les États parties connectés au RVV conserveront le même accès qu'aujourd'hui aux données des autres États parties.
- Les États parties et utilisateurs des États parties seraient soumis aux mêmes conditions que les utilisateurs de l'UE en ce qui concerne l'enregistrement, la maintenance informatique, les coûts, la qualité des données et la possibilité de paramètres nationaux.

5. AUTRES CONSIDÉRATIONS

Le système actuel de RNV connectés a ses défauts : par exemple, le nombre d'États parties de l'OTIF non membres de l'UE connectés est limité et il y a des problèmes récurrents de connectivité. L'on peut donc raisonnablement supposer qu'un registre unique géré par une seule entité pourrait être plus robuste et résistant.

En vue d'établir un espace ferroviaire européen unique, l'UE a décidé de remplacer tous les registres nationaux de véhicules des États de l'UE en les réunissant dans le seul registre européen des véhicules.

L'UE a offert aux États parties de l'OTIF non membres de l'UE la possibilité d'utiliser le registre européen et indiqué qu'elle était prête à le renommer pour inclure l'OTIF (par exemple : registre des véhicules centralisé UE-OTIF).

Organisation intergouvernementale ayant pour ambition de s'étendre géographiquement, l'OTIF doit prendre en considération la souveraineté de ses États membres. Le fait que le registre centralisé soit hébergé et géré par l'Agence de l'UE pour les chemins de fer peut être un point sensible pour certains États parties.

Répondant aux dispositions de l'UE et servant à la création d'un espace ferroviaire européen unique, le registre européen des véhicules inclura tous les véhicules, qu'ils soient utilisés en trafic national ou international. Il diffère en cela des registres visés à l'article 13 des RU ATMF, qui ont pour principal objet d'enregistrer les véhicules destinés à être utilisés en trafic international.

La réglementation nationale de certains États parties pourrait ne pas permettre que leurs données soient hébergées à l'étranger. Le Secrétariat de l'OTIF a donc constamment souligné ces dernières années que la mise en place d'un registre centralisé des véhicules ne devait pas exclure l'existence de registres nationaux des États non membres de l'UE et que l'interconnexion des différents registres devait être assurée. Cela a été pris en compte dans le rapport 013REC1005/ACR de l'Agence de l'Union européenne pour les chemins de fer accompagnant sa recommandation à la Commission européenne, qui note que le futur registre européen des véhicules devrait également pouvoir être connecté aux RNV des États non membres de l'UE (p. ex. via une fonction commune de recherche et de consultation de données) afin que tous les RNV et le registre européen des véhicules restent accessibles pour tous les utilisateurs depuis un ou des points d'entrée sur internet.

Alors que c'était jusqu'à présent l'Agence qui veillait à la connectivité des registres nationaux, l'UE a décidé qu'à partir de 2021, elle cesserait cette activité puisque l'UE n'aura plus qu'un seul registre. En raison du cadrage budgétaire actuel, le Secrétariat de l'OTIF n'a pas les ressources suffisantes pour reprendre cette activité. Si l'on veut que l'échange de données des véhicules soit garanti et préservé et le trafic ferroviaire international facilité, d'autres solutions doivent être considérées et analysées. En ce sens, il convient de se poser plusieurs questions :

- Doit-il n'y avoir qu'un seul registre centralisé ou faut-il conserver la possibilité de connecter des registres régionaux ou nationaux supplémentaires au registre centralisé ?
- Si cette possibilité est conservée, qui veille à la connexion et qui supporte les coûts ?
- Qui supporte les coûts d'utilisation du registre centralisé, quels sont ces coûts et comment la compensation doit-elle être organisée ?

L'annexe au présent document récapitule les différents scénarios envisagés.

6. PROPOSITIONS DE DÉCISIONS

1. La Commission d'experts techniques prend note des développements détaillés dans le présent document.
2. La Commission d'experts techniques prie son groupe de travail permanent sur la technique (WG TECH) d'étudier les possibilités pour l'avenir des registres de véhicules, en tenant compte :
 - a. du fait qu'à compter de juin 2021, l'Agence de l'UE pour les chemins de fer ne fournira plus ni logiciel ni assistance pour le RNV normalisé et pour la connexion du registre centralisé de l'UE avec tout registre national des véhicules ;
 - b. de la proposition de l'UE d'utiliser conjointement son registre centralisé des véhicules et de le renommer registre centralisé commun UE-OTIF ;
 - c. des questions relatives au contrôle, à la gestion des droits d'accès et à la propriété des données dans un registre centralisé ;
 - d. des questions relatives aux coûts et aux relations juridiques (responsabilité) en ce qui concerne l'utilisation et l'hébergement du registre centralisé ;
 - e. des futures possibilités pour les États souhaitant utiliser un registre national à la place du registre centralisé.
3. La Commission d'experts techniques prie le WG TECH de lui présenter des propositions à sa session de 2020.

Annexe

Scénario	Avantages (atouts et perspectives)	Difficultés (faiblesses et menaces)
<p>S1 : Tous les États utilisent le registre des véhicules centralisé UE-OTIF.</p>	<p>Cohérence des données (A) Pas besoin d'une interface de données entre les différents registres = réduction des coûts (A)</p> <p>Processus unique de saisie de données (A) Registre de véhicules pour le trafic national et international (P)</p> <p>Registre européen des véhicules devenant le registre centralisé de l'OTIF et de l'UE (P)</p> <p>Point d'entrée unique (P)</p>	<p>Mise au point d'un format d'encodage commun (caractères arabes, latins, cyrilliques et autres) (F)</p> <p>Répartition des coûts (F)</p> <p>Point d'entrée unique (M)</p> <p>Sécurité des données (M)</p> <p>Changement de nom (registre européen des véhicules → registre centralisé des véhicules) (F)</p> <p>Mise en place d'un cadre juridique pour le registre des véhicules centralisé UE-OTIF (F)</p> <p>Outil géré et données enregistrées par une autorité étrangère (M)</p> <p>Mise en place d'une administration centralisée et d'une procédure pour la gestion de l'outil (F)</p>
<p>S2 : Les États de l'UE utilisent le registre européen centralisé ; tous les États de l'OTIF non membres de l'UE utilisent leur propre RNV.</p>	<p>Maintien de la souveraineté des États parties quant à l'enregistrement et la gestion de leurs propres données (A)</p> <p>Pas de coûts additionnels pour les RNV existants (A)</p> <p>Possibilité pour les États parties hors UE de contrôler la visibilité des données en la limitant aux véhicules destinés au trafic international (A)</p>	<p>Complexité du raccordement de systèmes multiples (F)</p> <p>Nécessité d'une interface supplémentaire pour connecter le registre européen aux différents RNV (F)</p> <p>Augmentation des coûts pour la mise à niveau, l'exploitation et la maintenance de l'interface (F)</p> <p>Coûts pour les nouveaux RNV (F)</p> <p>Droits d'accès et différents niveaux d'accès aux données (F)</p>
<p>S3 : Les États de l'UE et certains États non membres de l'UE utilisent le registre européen de véhicules ; certains États non membres de l'UE utilisent leur propre RNV.</p>	<p>Les États parties peuvent choisir de rejoindre le registre centralisé et d'appliquer les scénarios S1 ou S2.</p> <p>Maintien de la souveraineté des États parties quant à l'enregistrement et la gestion de leurs propres données (A)</p>	<p>Outil géré par une autorité d'un État partie ou d'une région (M)</p> <p>Nécessité d'une interface supplémentaire pour connecter le registre européen aux différents RNV (F)</p> <p>Augmentation des coûts pour la mise à niveau, l'exploitation et la maintenance de l'interface (F)</p> <p>Complexité et coordination (M)</p>

<p>S4 : Deux registres centralisés connectés : un registre des véhicules centralisé de l'OTIF et le registre européen des véhicules</p>	<p>Registre de l'OTIF proposant une extension mondiale du registre (P)</p> <p>Registre de l'OTIF comme outil/plateforme neutre pour les États parties non membres de l'UE (A)</p>	<p>Coûts et moyens additionnels aujourd'hui imprévus pour l'administration du registre de l'OTIF (F)</p> <p>Nécessité d'établir un cadre juridique (F)</p> <p>Coûts (F)</p> <p>Complexité du raccordement des deux systèmes (F)</p> <p>Nécessité d'une interface pour connecter les deux registres (F)</p>
---	---	--