



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-19001-CTE12-5.1

11.04.2019

Original : EN

Le registre national des véhicules (RNV)

Proposition de modification de la Spécification du RNV de l'OTIF

1. INTRODUCTION

En vertu de l'article 20, § 1, lettre e), de la COTIF et de l'article 13, § 1, 4 et 5, des Règles uniformes ATMF, la Commission d'experts techniques est compétente pour prendre des décisions concernant l'architecture technico-fonctionnelle des registres.

Par suite des décisions relatives aux RNV prises par la CTE à ses 5^e et 7^e sessions (Berne, 23 et 24 mai 2012 et 4 et 5 juin 2014), les spécifications devant être appliquées par les États parties pour l'établissement des registres de véhicules sont définies dans l'annexe au document RNV 2015 (Système de registre de l'OTIF – Matériel roulant : Registres nationaux des véhicules [RNV]) entré en vigueur le 1^{er} janvier 2015. En plus de ces spécifications, les décisions n^{os} 2, 3 et 4 suivantes du document A 94-20/2.2012 daté du 1^{er} mars 2013 restent en vigueur :

2. *Chaque État partie amende son RNV assisté par ordinateur afin de satisfaire aux spécifications du document RNV 2015, 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 spécifications 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 au document RNV 2015 garantissent que les différents registres nationaux, y compris ceux des États membres de l'UE, sont cohérents en ce qui concerne le contenu des données, le format des données et les droits d'accès.*

*Tous les États parties doivent 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 [le 1/9/2013], 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 [le 1/12/2013].*

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.*

La DG Mobilité et transports de la Commission européenne a informé le Secrétariat de l'OTIF et le groupe de travail permanent sur la technique (WG TECH) que le 25 octobre 2018, en vertu de son quatrième paquet ferroviaire, l'UE a adopté une décision modifiant la décision sur le RNV¹. Les modifications proposées dans le présent document ont pour but de préserver l'équivalence entre la Spécification du RNV de la COTIF et la décision de l'UE sur le RNV.

¹ Décision 2011/107/UE de la Commission européenne, telle que modifiée en dernier lieu par la décision d'exécution (UE) 2018/1614 de la Commission du 25 octobre 2018.

La DG Mobilité et transports a également annoncé au WG TECH qu'à compter du 16 juin 2021 l'Agence de l'Union européenne pour les chemins de fer ne mettrait plus à jour le RVV CE².

2. CONTEXTE ET FOND DE LA PROPOSITION

Les modifications concernent les procédures relatives aux registres et enregistrements ; elles ne portent pas sur le logiciel ou le fonctionnement du RNV. Elles incluent en résumé les éléments suivants :

- Introduction d'une nouvelle règle selon laquelle les États parties non membres de l'UE doivent informer le Secrétaire général de l'OTIF des coordonnées de leurs entités d'enregistrement, qui seront ensuite publiées par le Secrétaire général de l'OTIF (nouveau point 2.3)
- Introduction d'un délai (de 20 jours ouvrés) pour enregistrer les modifications dans le RNV (au point 3.2.3)
- Clarification de la procédure d'enregistrement supplémentaire pour les véhicules qui n'ont pas été enregistrés dans un RNV connecté au RVV CE (3.2.5)
- Clarification des modalités de transfert d'enregistrement entre les RNV et de changement de numéro unique du véhicule (3.2.6)
- Mise à jour des tableaux pour les droits d'accès (3.3) et de la liste des codes de restriction harmonisés (appendice 1 – Codification des restrictions)
- Mise à jour de la structure et du contenu du NIE (appendice 2 : code pays [champ 1] et type de document [champ 2])
- Modifications d'ordre rédactionnel dans tout le texte

Les modifications par rapport à l'annexe au document RNV 2015 apparaissent en mode suivi des modifications dans l'annexe au présent document.

3. TRAVAUX PRÉPARATOIRES

Le groupe de travail permanent sur la technique (WG TECH) a examiné les modifications à ses 36^e et 37^e sessions.

4. JUSTIFICATION DES MODIFICATIONS

Les modifications sont principalement des modifications de procédure ou des clarifications pour tenir compte des retours reçus.

Pour que la Spécification du RNV de l'UE et la Spécification du RNV de la COTIF restent harmonisées, cette dernière doit être mise à jour. La proposition de modification a été préparée à partir de la décision d'exécution (UE) 2018/1614 de la Commission

5. PROPOSITIONS DE DÉCISIONS

1. En vertu de l'article 20, § 1, lettre e), et de l'article 35 de la COTIF ainsi que de l'article 13, § 1, 4 et 5, des Règles uniformes ATMF, la Commission d'experts techniques adopte la Spécification du RNV annexée au présent document et abroge le document RNV 2015.

² Registre virtuel centralisé européen des véhicules, composé d'une part du registre virtuel des véhicules (RVV), moteur de recherche centralisé de l'Agence de l'UE pour les chemins de fer, et d'autre part des RNV, c'est-à-dire les registres nationaux de véhicules.

2. La Commission d'experts techniques prie le Secrétaire général de publier la Spécification visée au point 1 sur le site Internet de l'OTIF et d'en informer les États parties.
3. La Commission d'experts techniques rappellent aux États parties qui n'ont pas créé de RNV ou ne l'ont pas connecté au registre virtuel des véhicules (RVV) que selon les décisions de la CTE à ses 5^e et 7^e sessions :
 - Chaque État partie est tenu d'établir un RNV assisté par ordinateur conformément aux spécifications communes, lequel doit pouvoir être consulté par les représentants habilités des autorités compétentes et des parties intéressées. Le RNV liste tous les véhicules admis à l'exploitation en trafic international par l'État concerné. Chaque véhicule est identifié par un numéro unique de véhicule.
 - Tous les États parties avaient l'obligation de mettre en place leur RNV pour le 1^{er} septembre 2013 au plus tard.
 - Tous les RNV doivent être connectés au RVV central proposé par l'Agence de l'Union européenne pour les chemins de fer. Le RVV doit permettre aux utilisateurs de rechercher tous les RNV au moyen d'un seul portail et d'échanger des données entre les RNV nationaux.
 - Tous les États parties avaient l'obligation de rendre leur connexion au RVV opérationnelle pour le 1^{er} septembre 2013 au plus tard.
 - Tout RNV est tenu et mis à jour par une entité d'enregistrement nationale.
 - Le Secrétaire général de l'OTIF et l'Agence de l'Union européenne pour les chemins de fer coopèrent afin d'assurer que les structures de RNV utilisées dans l'UE et l'OTIF sont reliées entre elles, de sorte que les données puissent être convenablement échangées.
4. La Commission d'experts techniques prie les États parties qui n'ont pas mis en place leur RNV et les États parties qui n'ont pas rendu leur connexion au RVV opérationnelle d'y procéder sans délai.



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-19001-CTE12-5.1
Annexe**

11.04.2019

Original : EN

**SYSTÈME DE REGISTRE DE L'OTIF – MATÉRIEL ROULANT
REGISTRE NATIONAL DES VÉHICULES (RNV)**

Proposition de modification de la Spécification du RNV – 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.

1.	Numéro d'immatriculation		Obligatoire
Contenu	Numéro unique d'immatriculation tel que défini dans la PTU Marquage ⁽¹⁾ .		
Présentation	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.

2.	État membre et autorité compétente pour l'admission		Obligatoire
Contenu	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.		
Présentation	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 construction		Obligatoire
Contenu	Année au cours de laquelle le véhicule a quitté l'usine.		
Présentation	3.	Année de construction	AAAA

4.	Référence UE/OTIF	Obligatoire (le cas échéant)	
Contenu	Références de la déclaration de vérification, <u>le cas échéant</u> , et à l'organisme émetteur (le demandeur) ⁽²⁾		
Présentation	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 ⁽³⁾	
Contenu	Renvoi au Registre central des types admis (5.0) ⁽⁴⁾ 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)		
Présentation	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.		

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

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

7.	Propriétaire		Obligatoire
Contenu	Identification du propriétaire du véhicule		
Présentation	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

8.	Détenteur		Obligatoire
Contenu	Identification du détenteur du véhicule		
Présentation	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
Contenu	Référence à l'entité en charge de la maintenance		
Présentation	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
Contenu	Date de la mise hors service et/ou de l'élimination officielle et code du mode de suppression		
Présentation	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
Contenu	Liste des États dans lesquels le véhicule est autorisé. ⁽⁵⁾		
Présentation	11.	État : Code numérique de l'État tel que défini à l'appendice 2, tableau 1	Liste

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

13.	Autorisation de mise en service		Obligatoire
Contenu	Date de l'autorisation de mise en service du véhicule et sa durée de validité ⁽⁶⁾		
Présentation	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) 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.
- (3) 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 2012/757/UE.
- (4) UE : Registre établi à l'article 34 de la directive 2008/57/CE, nommé ERATV.
- (5) 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.
- (6) 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 décentralisée¹. 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 membresparties.

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.

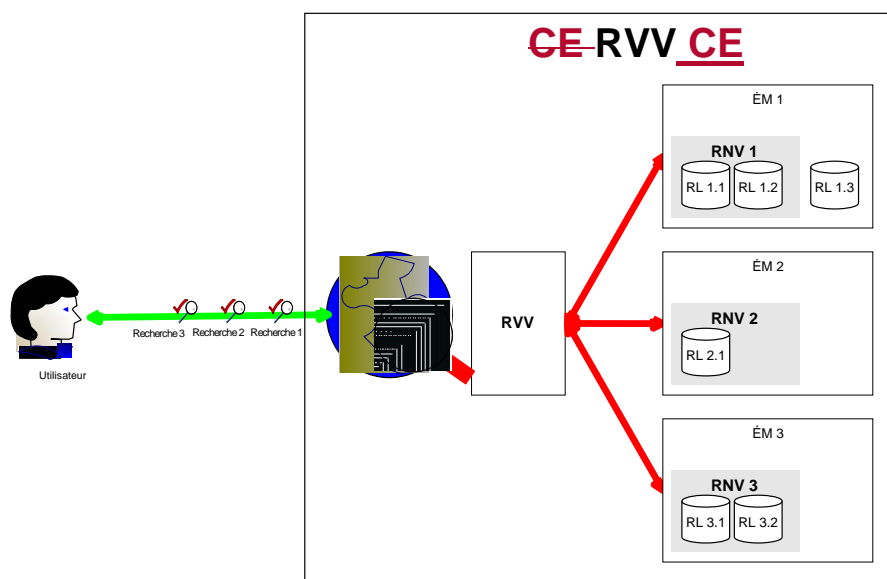


Figure 1 – Architecture du RVV CE

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.

¹ À compter du 16 juin 2021, les RNV seront abandonnés au sein de l'UE et remplacés par le REV central.

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~~ deux 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.~~

2.3 Entité d'enregistrement

- a) Les autorités compétentes désignent une entité d'enregistrement [indépendante de toute entreprise ferroviaire] qui est chargée de traiter les demandes et de mettre à jour les données concernant les véhicules enregistrés dans l'État concerné.
- b) Les entités d'enregistrement coopèrent et partagent des informations afin de coordonner les changements dans leurs registres des véhicules.
- c) Les États parties qui n'appliquent pas le droit de l'UE informent sans délai le Secrétaire général des coordonnées de leur entité d'enregistrement, ou de toute modification de celles-ci.
- d) Le Secrétaire général de l'OTIF publie une liste des entités d'enregistrement avec les adresses e-mail où elles peuvent être contactées.

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'EC~~EM~~ (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 qui~~ figure à l'appendice 4 est utilisé pour les demandes d'enregistrement.

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~~ remplit le formulaire, ~~du point n° 2 au point n° 9 ainsi qu'au point n° 11, puis et~~ le transmet ~~à~~ :

- à l'entité d'enregistrement de l'État membre partie dans lequel le véhicule doit être enregistré, en prenant soin de remplir tous les champs,
- à 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 État qui n'est pas État partie (voir point 3.2.5, paragraphe 2). Dans ce cas, le formulaire contient au moins les informations relatives à l'identification du propriétaire du véhicule et de son détenteur, les restrictions concernant le mode d'exploitation du véhicule et l'entité chargée de l'entretien.

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 la PTU Marquage, 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.

L'EE enregistre les modifications du RNV dans un délai de vingt jours ouvrables à compter de la réception d'un dossier de demande complet. L'EE enregistre le véhicule ou demande des corrections/clarifications dans le délai imparti.

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.

3.2.4a Suppression des enregistrements redondants

Conformément au point 3.2.5, paragraphe 1, le détenteur s'assure que les enregistrements redondants des véhicules sont retirés du RNV.

3.2.5 Admission/Autorisation dans plusieurs États

1. Les véhicules sont enregistrés uniquement dans le RNV du premier État partie dans lequel ils ont été admis à l'exploitation conformément aux ATMF ou autorisé conformément au droit de l'UE, sans préjudice du transfert d'enregistrement vers un autre RNV conformément au point 3.2.6, paragraphe 2.

2. Les véhicules en provenance d'un État non État partie qui entrent sur le réseau d'un État partie et qui ne sont pas enregistrés dans un registre des véhicules connecté au RVV CE sont enregistrés uniquement dans le RNV du premier État partie dans lequel les véhicules sont destinés à être exploités.

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 voyageurs² 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 d'~~enregistrement contient les données relatives aux points 2, 6, 12 et 13 pour chacun des États parties dans lesquels une admission ~~pour à l'~~exploitation en vertu des ATMF ou une autorisation de l'UE a été accordée audit véhicule.³

La présente disposition est sans préjudice de ce qui suit :

– Les États membres enregistrent les véhicules existants conformément à la partie 4 de l'annexe.

– Le matériel roulant mis en service pour la première fois dans un État partie et destiné à être utilisé sur les réseaux d'États qui ne sont pas des États parties au sein du parc de wagons du système ferroviaire à écartement de 1 520 mm est enregistré dans le RNV et dans la base de données d'informations du Conseil du transport ferroviaire de la Communauté des États indépendants. Dans ce cas, le système de numérotation à 8 chiffres pourra se substituer au système de numérotation spécifié dans l'annexe.

– Le matériel roulant mis en service pour la première fois dans un État qui n'est pas État partie et destiné à être utilisé sur le territoire d'un État partie au sein du parc de wagons du système ferroviaire à écartement de 1 520 mm n'est pas enregistré dans le RNV, à condition qu'il soit possible de rechercher les informations pertinentes dans la base de données d'informations du Conseil du transport ferroviaire de la CEI⁴.

3.2.6 Transfert d'enregistrement et changement de numéro unique du véhicule

1. Le numéro unique du véhicule est modifié lorsqu'il ne reflète pas l'aptitude à l'interopérabilité ou les caractéristiques techniques conformément à la partie 7 de la PTU Marquage ou à l'appendice 6 de la Spécification du RNV de l'UE, en raison de modifications techniques du véhicule. Ces modifications techniques peuvent nécessiter une nouvelle admission à l'exploitation ou une nouvelle autorisation du véhicule conformément au droit de l'UE. Le détenteur informe l'entité d'enregistrement de l'État partie dans lequel le véhicule est enregistré de ces modifications et, le cas échéant, de la nouvelle autorisation de mise en service ou de mise sur le marché. Cette entité attribue un nouveau numéro unique au véhicule.

2. Le numéro unique du véhicule peut être modifié à la demande du détenteur par un nouvel enregistrement du véhicule dans le RNV d'un autre État partie connecté au RVV CE suivi de la suppression de l'ancien enregistrement.

² ~~Les autorails ne sont pas considérés comme des voitures de voyageurs.~~

³ 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.

⁴ Les informations devant pouvoir être recherchées incluent : le type de construction du véhicule, l'identification du propriétaire du véhicule et de son détenteur et enfin les restrictions concernant le mode d'exploitation du véhicule.

3. 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 des documents relatifs au précédent enregistrement.

4. Les frais administratifs entraînés par le changement sont à la charge du demandeur requérant le changement.

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 ».

Entité	Définition	Droits de consultation	Droits de mise à jour	Point n°7	Autres points
EE/ACA de l'État partie « XX »	Entité d'enregistrement /organisme compétent dans l'État partie « XX »	Toutes les données	Toutes les données <u>dans le registre des véhicules de l'État partie « XX »</u>	4	4
Autres organes compétents /ACA/RE	Autres organismes compétents, autres autorités compétentes pour l'admission et/ou entités d'enregistrement	Toutes les données	Aucun	2	2
ERA Agence et SG de l'OTIF	Agence <u>ferroviaire européenne de l'UE pour les chemins de fer</u> 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 pares	Gestionnaire de véhicules désigné par le détenteur	Véhicules pour lesquels il a été désigné par le détenteur	Aucun	1	1
ECM	Entités <u>en charge de la maintenance chargée de l'entretien</u>	Toutes les données des véhicules dont elle est l'ECME, à l'exception <u>des références du propriétaire</u>	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 <u>liées au fondées sur un ou plusieurs numéros de</u> de <u>véhicule, à l'exception des</u>	Aucun	0	1

		<u>références du propriétaire</u>			
GI	Gestionnaire d'infrastructure	Toutes les données liées au fondées sur un <u>ou plusieurs numéros de</u> véhicule, <u>à l'exception des références du propriétaire</u>	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
<u>Organisme émetteur de la déclaration « CE » de vérification (le demandeur)</u>		<u>Toutes les données relatives aux véhicules dont il est l'organisme émetteur de la déclaration « CE » de vérification (le demandeur), à l'exception des références du propriétaire</u>	<u>Aucun</u>		
Autres utilisateurs légitimes reconnus par le Secrétariat général de l'OTIF, l'AND ou l'Agence ⁽¹⁾	Tous les utilisateurs occasionnels reconnus par les organes nationaux compétents, le SG de l'OTIF et l'ERA	À définir <u>de façon appropriée au cas par cas</u> , la durée <u>peut</u> <u>pourrait</u> être limitée, <u>à l'exception des références du propriétaire</u>	Aucun	0	1

⁽¹⁾ Le Secrétariat général de l'OTIF définit la procédure de reconnaissance des utilisateurs légitimes en coopération avec l'Agence et les autorités compétentes.

Les droits d'accès aux données des RNV peuvent être étendus aux entités concernées des États parties au RU APTU et ATMF ou à d'autres organisations intergouvernementales.

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 modification⁵.

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.

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.

⁵ 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.

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

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^{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.. Dans la mesure du possible, un format électronique doit être utilisé.

Voir également le point 4.1.1 b)

APPENDICE 1 – CODIFICATION DES RESTRICTIONS⁶

1. PRINCIPES

Un code harmonisé ou un code national est attribué aux restrictions comme les limites et conditions particulières de circulation visées à l'article 11, § 2, lettre c) des ATMF ou encore les restrictions prévues dans les autorisations conformément au droit de l'UE.

~~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

Chaque code est une association des éléments suivants~~Les codes sont structurés selon trois niveaux :~~

- ~~– 1^{er} niveau : la~~ catégorie de restriction,
- ~~– 2^e niveau : le~~ type de restriction,
- ~~– 3^e niveau : la~~ valeur ou ~~la~~ spécification,

lesquels sont joints par un point (.) :

[Category].[Type].[Valeur ou spécification].

Tableau 1 : Codes et pré-codes de restriction harmonisés ~~Codification des restrictions~~

Cat.	Type	Valeur ou spécification	Nom	Date d'insertion dans la liste
1			Restriction technique liée à la construction	
	1	[Numéro] ique (3)	Rayon de courbure minimum en mètres	
	2	-	Restrictions liées au circuit de voie	
	3	[Numéro] ique (3)	Limitations de vitesse (<u>sur le réseau donné</u>) en km/h (indiquées sur les wagons et les voitures, mais pas sur les locomotives)	
	4	[Numéro]	<u>Utilisation pour les exploitations multiples (nombre maximal de rames pouvant être attelées ensemble et exploitées comme un seul train)</u>	
2			Restrictions géographiques	
	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	<u>Gabarit 1000</u>	08.02.2018

⁶ L'appendice 1 est harmonisé/équivalent avec le document technique suivant de l'Agence : « List of harmonised and national restriction codes », ERA/TD/2011-09/INT, V 1.03, du 8 février 2018.

		<u>4</u>	<u>Gabarit 1435</u>	<u>08.02.2018</u>
		<u>5</u>	<u>Gabarit 1520</u>	<u>08.02.2018</u>
			<u>Gabarit 1524</u>	<u>08.02.2018</u>
			<u>Gabarit 1600</u>	<u>08.02.2018</u>
			<u>Gabarit 1668</u>	<u>08.02.2018</u>
	3	-	Pas de <u>SCCS</u> à bord	
	4	<u>Liste codifiée-</u>	ERTMS A à bord	
		<u>10</u>	<u>ETCS</u>	<u>08.02.2018</u>
		<u>20</u>	<u>GSM-R vocal</u>	<u>08.02.2018</u>
		<u>21</u>	<u>GSM-R pour ETCS</u>	<u>08.02.2018</u>
	5	<u>Liste codifiée Numérique (3)</u>	Système B à bord ^(#1)	
		<u>1xx (voir tableau 3)</u>	<u>Système de signalisation de classe B</u>	
		<u>2xx (voir tableau 4)</u>	<u>Système radio de classe B</u>	
	6	<u>Liste codifiée</u>	<u>Autres systèmes CCS embarqués ^(1#)</u>	
		<u>1xx (voir tableau 5)</u>	<u>Autres systèmes de signalisation embarqués CCS</u>	
		<u>2xx (voir tableau 6)</u>	<u>Autres systèmes de radio embarqués CCS</u>	
	7	<u>Liste codifiée</u>	<u>Catégorie de bruit</u>	<u>08.02.2018</u>
		<u>1</u>	<u>Peut être utilisé sur tous les itinéraires silencieux – Conforme à la PTU Bruit – Silencieux – Réaménagé sans essais</u>	
		<u>2</u>	<u>Peut être utilisé sur tous les itinéraires silencieux – Conforme à la PTU Bruit – Silencieux (testé selon PTU Bruit)</u>	
		<u>3</u>	<u>Peut être utilisé sur tous les itinéraires silencieux – Conforme à la PTU Bruit – Très peu bruyant (testé selon PTU Bruit)</u>	
		<u>4</u>	<u>Peut être utilisé sur tous les itinéraires silencieux – Non conforme à la PTU Bruit – Exempté selon la PTU Bruit</u>	
		<u>5</u>	<u>Ne peut être utilisé sur les itinéraires silencieux que dans cet État partie – Couvert par un cas spécifique</u>	
		<u>6</u>	<u>Ne peut être utilisé sur les itinéraires silencieux que dans cet État partie – Équipé de semelles de frein composites « anciennes »</u>	
		<u>7</u>	<u>Ne peut pas être utilisé sur les itinéraires silencieux</u>	
3			Restrictions environnementales	
	1	<u>Liste codifiée</u>	Zone climatique EN 50125:2014, <u>point 4.3/1999</u>	
		1	T1	
		2	T2	
		3	T3	
		<u>4</u>	<u>TX</u>	<u>08.02.2018</u>
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.)	
<u>5</u>			<u>Équipements embarqués</u>	
	<u>1</u>	<u>xxx (voir tableau 7)</u>	<u>Appareil enregistreur</u>	<u>15.02.2012</u>

(*) 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.

Tableau 2 : Codes et pré-codes de restriction nationaux

<u>État partie</u>	<u>Cat.</u>	<u>Type</u>	<u>Valeur ou spécification</u>	<u>Nom</u>	<u>Date d'insertion dans la liste</u>

Tableau 3 : Systèmes de signalisation de classe B

<u>2.5.1xx Systèmes de signalisation de classe B ⁽³⁾</u>							
<u>INDEX xx</u>	<u>NOM</u>	<u>INDEX xx</u>	<u>NOM</u>	<u>INDEX xx</u>	<u>NOM</u>	<u>INDEX xx</u>	<u>NOM</u>
<u>01</u>	ALSN	<u>02</u>	ASFA	<u>03⁽⁴⁾</u>	ATB	<u>04</u>	ATP-VR/RHK
<u>05</u>	BACC	<u>06⁽⁵⁾</u>	CAWS et ATP	<u>07</u>	Crocodile	<u>08⁽⁶⁾</u>	Ebicab
<u>09</u>	EVM	10	GW ATP	11	Indusi / PZB	12	KVB
13	LS	14	LZB	15	MEMOR II+	<u>16⁽⁷⁾</u>	RETB
17	RSDD/SC MT	18	SELCAB	19	SHP	20	TBL
21	TPWS	<u>22⁽⁸⁾</u>	TVM	23	ZUB 123	<u>24⁽⁹⁾</u>	
<u>25</u>	<u>ATB Première génération</u>	<u>26</u>	<u>ATB Nouvelle génération</u>	<u>27</u>	<u>ATP</u>	<u>28</u>	<u>CAWS</u>
<u>29</u>	<u>Chiltern-ATP</u>	<u>30</u>	<u>DAAT</u>	<u>31</u>	<u>EBICAB 700</u>	<u>32</u>	<u>EBICAB 900</u>
<u>33</u>	<u>EuroSIGN NUM</u>	<u>34</u>	<u>EuroZUB</u>	<u>35</u>	<u>Indusi</u>	<u>36</u>	<u>KCVB</u>
<u>37</u>	<u>KCVP</u>	<u>38</u>	<u>KVBP</u>	<u>39</u>	<u>Mechanical Trainstops</u>	<u>40</u>	<u>NEXTEO</u>
<u>41</u>	<u>Système radio PKP avec fonction Radiostop</u>	<u>42</u>	<u>SSC</u>	<u>43</u>	<u>TBL 1</u>	<u>44</u>	<u>TBL 2</u>
<u>45</u>	<u>TBL1+</u>	<u>46</u>	<u>TVM 300</u>	<u>47</u>	<u>TVM 430</u>		

⁽³⁾ Décision 2006/679/CE de la Commission du 28 mars 2006 (STI CCS) et document technique de l'Agence ERA/TD/2011-11

⁽⁴⁾ La valeur 03 ne doit pas être utilisée. Remplacée par 25 et 26. Gardée comme donnée historique.

⁽⁵⁾ La valeur 06 ne doit pas être utilisée. Remplacée par 27 et 28. Gardée comme donnée historique.

⁽⁶⁾ La valeur 08 ne doit pas être utilisée. Remplacée par 31 et 32. Gardée comme donnée historique.

⁽⁷⁾ La valeur 20 ne doit pas être utilisée. Remplacée par 43, 44 et 45. Gardée comme donnée historique.

⁽⁸⁾ La valeur 22 ne doit pas être utilisée. Remplacée par 46 et 47. Gardée comme donnée historique.

⁽⁹⁾ La valeur 24 ne doit pas être utilisée. Gardée comme donnée historique.

Tableau 4 : Systèmes radio de classe B

<u>2.5.2xx Systèmes radio de classe B ⁽¹⁰⁾</u>					
<u>INDEX xx</u>	<u>NOM</u>	<u>INDEX xx</u>	<u>NOM</u>	<u>INDEX xx</u>	<u>NOM</u>
<u>01</u>	<u>Radio UIC, chapitres 1-4</u>	<u>02</u>	<u>Radio UIC, chapitres 1-4 + 6</u>	<u>03</u>	<u>Radio UIC, chapitres 1-4 + 6 (système irlandais)</u>
<u>04</u>	<u>Radio UIC, chapitres 1-4 + 6 + 7</u>	<u>05</u>	<u>BR 1845</u>	<u>06</u>	<u>BR 1609</u>
<u>07</u>	<u>ETACS et GSM des FS</u>	<u>08</u>	<u>Radio UIC, chapitre 1-4 (système radio TTT installé sur la ligne de Cascais)</u>	<u>09</u>	<u>Système radio TTT CP N</u>
<u>10</u>	<u>Système radio PKP</u>	<u>11</u>	<u>VR Radio Train</u>	<u>12</u>	<u>TRS — Système radio des Chemins de fer</u>
<u>13</u>	<u>Système radio LDZ</u>	<u>14</u>	<u>CH — Système radio des Chemins de fer grecs</u>	<u>15</u>	<u>Radio UIC, chapitre Bulgarie</u>
<u>16</u>	<u>Système radio estonien</u>	<u>17</u>	<u>Système radio lituanien</u>		

⁽¹⁰⁾ Décision 2006/679/CE de la Commission du 28 mars 2006 (STI CCS)

Tableau 5 : Autres systèmes de signalisation embarqués CCS

<u>2.6.1xx Autres systèmes de signalisation CCS</u>		
<u>INDEX xx</u>	<u>NOM</u>	<u>Remarque</u>
<u>01</u>	<u>SSC BL3</u>	<u>Ajouté le 15.2.2012</u>

Tableau 6 : Autres systèmes radio embarqués CCS

<u>2.6.2xx Autres systèmes radio embarqués CCS</u>		
<u>INDEX xx</u>	<u>NOM</u>	<u>Remarque</u>
<u>01</u>	<u>TETRA-URCA (Terrestrial Trunked Radio -Unified Railway Communication and Application System)</u>	<u>Ajouté le 8.2.2018</u>

Tableau 7 : Équipements embarqués. Appareil enregistreur

<u>5.1.2xx Équipements embarqués. Appareil enregistreur</u>	
<u>INDEX xx</u>	<u>NOM</u>
<u>01</u>	<u>« Registratore cronologico d'eventi computerizzato » (RCEC) selon la spécification RFI/DTC/CSI/SR/OR/10/002/B du 11.2.2008</u>

3. CODES DE RESTRICTION HARMONISÉS

1. Les codes de restriction harmonisés s'appliquent dans tous les États parties.

La Commission d'experts techniques (CTE) tient à jour et publie la liste des codes de restriction harmonisés pour le trafic international.

Si une autorité compétente estime qu'un nouveau code doit être ajouté à la liste des codes de restriction harmonisés, elle demande à la CTE d'y procéder.

2. L'utilisation de restrictions non codées est limitée aux restrictions qui, en raison de leur nature particulière, ont peu de chances d'être appliquées à plusieurs types de véhicules.

APPENDICE 2 – STRUCTURE ET CONTENU DU NIE⁷

La structure et le contenu du Code pour le système de numérotation harmonisé, appelé numéro d'identification européen (NIE), des certificats de sécurité et autres documents sont définis comme suit :

Exemple :

I	T	5	1	2	0	0	6	0	0	0	5
Code pays, c.à-d. code applicable pour l'autorité de délivrance ⁽¹⁾ (2 lettres)		Type de document (2 chiffres)			Année de délivrance (4 chiffres)			Compteur (4 chiffres)			
Champ 1		Champ 2			Champ 3			Champ 4			

⁽¹⁾ Pour les États parties appliquant le droit de l'UE, les codes applicables pour les autorités nationales de sécurité sont ceux officiellement publiés et mis à jour sur le site Internet de l'Office des publications de l'UE dans le *Code de rédaction interinstitutionnel*. Les codes des autorités de sécurité multinationales sont les suivants :

	CODE
<u>Agence de l'Union européenne pour les chemins de fer</u>	<u>EU</u>
<u>Commission intergouvernementale pour le tunnel sous la Manche</u>	<u>CT</u>

⁽²⁾ Pour les documents relatifs aux ECE et organismes d'évaluation, voir explications pour le champ 3.

CHAMP 1 — Code pays (2 lettres)

Tableau 1.

ÉTAT	CODE	ÉTAT	CODE	ÉTAT	CODE
Albanie	AL 41	Islande	IS -	Corée du Nord	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
Azerbaïdjan	AZ 57	Israël	IL 95	Roumanie	RO 53
Belarus	BY 21	Italie	IT 83	Russie	RU 20
Belgique	BE 88	Japon	JP 42	Serbie	RS 72
Bosnie-Herzégovine [#]	BA (50)	Kazakhstan	KZ 27	République slovaque	SK 56
-“-	(44)	Kirghizistan	KG 59	Slovénie	SI 79
Bulgarie	BG 52	Lettonie	LV 25	Corée du Sud	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

⁷ L'appendice 2 est harmonisé/équivalent avec le document technique suivant de l'Agence : « *Structure and content of the European Identification Number* », document technique 013SST1139, V 1.2, du 6 mars 2019.

Danemark	DK	86	Luxembourg	LU	82	Syrie	SY	97
Égypte	EG	90	ARY Macédoine	MK	65	Tadjikistan	TJ	66
Estonie	EE	26	Malte	MT	-	Tunisie	TN	91
Finlande	FI	10	Moldavie	MD	23	Turquie	TR	75
France	FR	87	Monaco	MC	-	Turkménistan	TM	67
Géorgie	GE	28	Mongolie	MN	31	Ukraine	UA	22
Allemagne	DE	80	Monténégro	ME	62	Royaume-Uni	UK*	70
Grèce	EL*	73	Maroc	MA	93	Ouzbékistan	UZ	29
Hongrie	HU	55	Pays-Bas	NL	84	Vietnam	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 ([au.23.105.20128](#)).

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 0]	<u>Certificat de sécurité unique</u>	
[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 0]	<u>Décision d'accréditation/ reconnaissance d'un organisme de certification ECE</u>	
[3 1]	<u>Certificat ECE</u>	
[3 2]	<u>Certificat d'atelier d'entretien</u>	
[3 3]	<u>Certificat des fonctions d'entretien</u>	
[3 4]	<u>Réservé</u>	<u>Réservé</u>
[3 5]	<u>Décision d'accréditation d'un organisme de certification ECE</u>	<u>Organismes d'évaluation MSC accrédités</u>
[3 6]	<u>Décision de reconnaissance d'un organisme de certification ECE</u>	<u>Organismes d'évaluation MSC reconnus</u>
[3 x]	<u>Réservé, par exemple pour la maintenance du matériel roulant, de l'infrastructure, etc.</u>	<u>Par exemple pour la maintenance du matériel roulant, de l'infrastructure, etc.</u>

[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 de 0000 à 9999 compris
[7 2]	Licence de conduite de trains	Si plus de 9 999 licences délivrées par an. Compteur entre de 10-000 à 9999 et 19000 compris
[7 3]	Licence de conduite de trains	Si plus de 19 999 licences délivrées par an. Compteur à partir de 20000 et jusqu'à 9999 29000 compris
<u>[8 0]</u>	<u>Autorisation par type de véhicule</u>	
<u>[8 1]</u>	<u>Autorisation de mise sur le marché d'un véhicule</u>	<u>Compteur de 0000 à 9 999</u>
<u>[8 2]</u>	<u>Autorisation de mise sur le marché d'un véhicule</u>	<u>Si plus de 9 999 autorisations délivrées par an.</u> <u>Compteur de 0000 à 9 999</u>
<u>[8 3]</u>	<u>Autorisation de mise sur le marché d'un véhicule</u>	<u>Si plus de 19 999 autorisations délivrées par an.</u> <u>Compteur de 0000 à 9 999</u>
<u>[8 4]</u>	<u>Autorisation de mise sur le marché d'un véhicule</u>	<u>Si plus de 29 999 autorisations délivrées par an.</u> <u>Compteur de 0000 à 9 999</u>
<u>[8 5]</u>	<u>Autorisation de mise sur le marché d'un véhicule</u>	<u>Si plus de 39 999 autorisations délivrées par an.</u> <u>Compteur de 0000 à 9 999</u>
<u>[8 6]</u>	<u>Autorisation de mise sur le marché d'un véhicule</u>	<u>Si plus de 49 999 autorisations délivrées par an.</u> <u>Compteur de 0000 à 9 999</u>
<u>[8 7]</u>	<u>Autorisation de mise sur le marché d'un véhicule</u>	<u>Si plus de 59 999 autorisations délivrées par an.</u> <u>Compteur de 0000 à 9 999</u>
<u>[8 8]</u>	<u>Autorisation de mise sur le marché d'un véhicule</u>	<u>Si plus de 69 999 autorisations délivrées par an.</u> <u>Compteur de 0000 à 9 999</u>
[8 x] ... [9 x]	Réservé (2 types de document)	Réservé (10 sous-types chaque)

(*) 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.

Pour les documents relatifs aux ECE et organismes d'évaluation (champ 2, de 30 à 36), le champ 3 est composé de deux chiffres pour le code de l'organisme (p. ex. « 00 » pour l'autorité compétente, « 01 », « 02 », « 03 », etc. pour les autres organismes compétents du pays) et de deux chiffres pour l'année (p. ex. 2017 = « 17 »).

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-6; 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 VÉHICULES AUTORISÉS⁸



Objet de la demande : Nouvel enregistrement Modification ⁹ Suppression

INFORMATIONS CONCERNANT LE VÉHICULE

1. **Numéro d'immatriculation** ¹⁰ _ _ _ _ _ - _ _
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)** ¹¹
 - 5.0. Référence au Registre central des types admis/autorisés¹²:
 - 5.1. Entité d'enregistrement : _____
Adresse de l'entité
 - 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 : _____

⁸ Ce formulaire peut également être obtenu par vole électronique.

⁹ La case en regard du point modifié doit aussi être cochée.

¹⁰ Ne s'applique pas dans le cas d'un premier enregistrement ; sera rempli par l'organisme d'enregistrement.

¹¹ 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.

¹² Le terme utilisé par l'UE est « Registre des types autorisés » (RETV) et le terme de l'OTIF « Registre des types admis ».

- 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 attribué¹³ ----- - -

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 : -----

¹³ 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
<u>ATF (STI)</u>	<u>Applications télématiques au service du fret (STI)</u>
CTE	Commission d'experts techniques de l'OTIF
BD	Base de données
BRMR (ATF)	Base de données de référence du matériel roulant (ATF)
<u>CE</u>	<u>Communauté européenne</u>
<u>CCS</u>	<u>Contrôle-commande et signalisation</u>
CEI	Communauté des États indépendants
COTIF	Convention relative aux transports internationaux ferroviaires
<u>ECEM</u>	Entité en charge de la maintenance chargée de l'entretien
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	<i>European Railway Union Agency for Railways</i> (Agence <u>de l'Union ferroviaire</u> européenne <u>pour les chemins de fer</u>), également appelée « l'Agence »
ERTMS	<i>European Rail Traffic Management System</i> (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
OPE (STI)	Exploitation et gestion du trafic (TSI <u>STI</u>)
OR	Organisme réglementaire

Abréviation	Définition
OTIF	Organisation intergouvernementale pour les transports internationaux ferroviaires
OTIF-SG	Secrétaire général de l'OTIF
PEDS (TAFATF)	Plan européen de déploiement stratégique (TAFATF)
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
SG de l'OTIF	Secrétaire général de l'OTIF
STI	Spécification technique d'interopérabilité (pour la-CEI l'UE)
(STI)-ATF	Applications télématiques au service du fret (STI)
TI	Technologie de l'information
UE	Union européenne
WAG (STI)	Wagons (STI)
WIMO (ATF)	Base de données opérationnelle intermodale et des wagons (ATF)