



UNITÉ INTEROPÉRABILITÉ

GUIDE D'APPLICATION DU RVV CE

Référence ERA:	ERA/GUI/01-2010/INT
Version ERA:	4.00
Date:	10 juillet 2012

Document préparé par	Agence ferroviaire européenne 120 rue Marc Lefrancq BP 20392 F-59307 Valenciennes Cedex France
Type document : de	Guide
Statut document : du	Public

0. INFORMATIONS RELATIVES AU DOCUMENT

0.1. Historique des modifications

Tableau 1: Statut du document.

Version et date	Auteur(s)	Numéro de section	Description de la modification
Version 1.03 28 avril 2010	ERA UI	Toutes	Première publication
Version 2.00 30 juin 2011	ERA UI	Toutes	Règlement des questions restées en suspens. Modifications tenant compte de la décision 2011/107/UE (décision sur le RNV mise à jour)
Version 3.00 8 juillet 2012	ERA UI	2.3; 5.4; 5.5 6.6.1; 6.9.2; 6.18; 7.4 tableau 2; tableau 10	Texte amélioré et ajouté à l'issue des réunions de travail consacrées au RVV CE
Version 4.00 10 juillet	ERA UI	4; 5; 7.3.1	Paragraphe retirés car ils concernaient la période transitoire, qui est considérée comme terminée. Livraison pour publication, traductions dans les langues de l'UE

0.2. Table des matières

0. INFORMATIONS RELATIVES AU DOCUMENT	2
0.1. Historique des modifications.....	2
0.2. Table des matières	3
0.3. Liste des tableaux.....	5
1. INTRODUCTION	6
1.1. Objet et domaine d'application.....	6
1.2. En dehors du domaine d'application	6
1.3. Public cible.....	7
1.4. Documents de référence.....	7
1.5. Définitions, terminologie et abréviations.....	7
2. VUE D'ENSEMBLE DU RVV CE.....	11
2.1. Configuration du RVV CE.....	11
2.2. Acteurs	11
2.3. Utilisateurs et droits d'accès	12
3. VÉHICULES À INSCRIRE AU RNV	14
3.1. Champ d'application	14
3.2. Machines (engins de voie, machines ferroviaires/routières, etc.)	14
3.3. Trafic national et international.....	15
3.4. Enregistrement des véhicules existants.....	15
3.5. Véhicules de pays tiers	16
4. INSCRIPTION UNIQUE	17
5. DÉLAIS	18
6. DONNÉES À ENREGISTRER DANS LE RVV CE	19
6.1. Numéro européen de véhicule (point n° 1).....	19
6.1.1. Données à enregistrer.....	19
6.1.2. Modification du NEV.....	19
6.1.3. Immatriculation de rames ou de véhicules articulés.....	20

6.2.	État membre et ANS (point n° 2).....	20
6.3.	Année de fabrication (point n° 3).....	20
6.4.	Référence CE (point n° 4).....	20
6.5.	Référence au RETVA (point n° 5)	21
6.6.	Restrictions (point n° 6)	21
6.6.1.	Restriction ou caractéristiques techniques?	21
6.6.2.	Immatriculation de véhicules avec le GSM-R mais sans l'ETCS	21
6.6.3.	Immatriculation de véhicules avec un système de signalisation non couvert par les STI contrôle-commande et signalisation.....	22
6.6.4.	Restrictions non codifiées	22
6.7.	Propriétaire (point n° 7).....	22
6.8.	Marquage du détenteur du véhicule – MDV (point n° 8)	22
6.9.	Suppression (point n° 10)	23
6.10.	Entité chargée de l'entretien (point n° 9)	23
6.11.	État(s) membre(s) dans le(s)quel(s) le véhicule est autorisé (point n° 11)	24
6.12.	Numéro d'autorisation (point n° 12).....	25
6.13.	Date de l'autorisation (de mise en service) (point n° 13.1).....	25
6.14.	Autorisation (de mise en service) valide jusqu'au (point n° 13.2)	25
6.15.	Remarque générale concernant l'enregistrement des véhicules existants	25
6.16.	Formulaire d'enregistrement de véhicule(s).....	25
6.17.	Formulaire multilingue – Annexe à l'autorisation de mise en service.....	26
6.18.	Données à transférer d'un RNV à l'autre afin d'être en conformité avec la décision mise à jour relative au RNV [4].....	26
7.	ÉTUDES DE CAS	27
7.1.	Introduction. Qui peut demander l'enregistrement d'un véhicule	27
7.2.	Premier enregistrement d'un véhicule dans un État membre.....	28
7.3.	Enregistrement d'une autorisation supplémentaire donnée à un autre État membre	28
7.4.	Modification des données.....	29
7.4.1.	Modification des données relatives au détenteur, au propriétaire ou à l'ECE d'un véhicule enregistré	29
7.4.2.	Changement de propriétaire ou d'ECE d'un véhicule enregistré	30

7.4.3. Changement de détenteur d'un véhicule enregistré.....	30
7.4.4. Séparation/fusion de deux ou plusieurs organisations.....	30
7.5. Modification des données d'un véhicule après un réaménagement ou renouvellement	30
7.6. Suppression d'un enregistrement.....	32
7.7. Communication entre un titulaire de l'immatriculation et une EE d'un autre État membre.....	32
8. DISPONIBILITÉ DU RVV CE.....	34

0.3. Liste des tableaux

Tableau 1: Statut du document.....	2
Tableau 2: Tableau des documents de référence.....	7
Tableau 3: Tableau des termes.....	8
Tableau 4: Liste des abréviations.....	9
Tableau 5: Rôles et responsabilités dans le cadre du RVV CE.....	12
Tableau 6: Étapes à suivre lors du premier enregistrement d'un véhicule.....	28
Tableau 7: Étapes à suivre lors de l'enregistrement supplémentaire d'un véhicule.....	29
Tableau 8: Étapes à suivre lors d'une modification des données relatives au propriétaire ou à l'ECE..	30
Tableau 9: Étapes à suivre lors d'une modification des données consécutive à un réaménagement sans nouveau NEV.....	31
Tableau 10: Étapes à suivre lors d'une modification des données consécutive à un réaménagement avec un nouveau NEV.....	31
Tableau 11: Étapes à suivre lors de la suppression d'un enregistrement.....	32

1. INTRODUCTION

1.1. Objet et domaine d'application

- 1.1.1. Le présent guide contient des informations concernant l'application de la décision 2007/756/CE de la Commission du 9 novembre 2007 adoptant une spécification commune du registre national des véhicules prévu aux articles 14, paragraphes 4 et 5 des directives 96/48/CE et 2001/16/CE¹. Cette décision modifiée par la décision 2011/107/UE sera dénommée ci-après «décision relative au RNV».
- 1.1.2. Le présent guide ne comporte aucun avis juridiquement contraignant. Il pourra tenir lieu d'outil de clarification sans toutefois imposer d'aucune manière des procédures contraignantes à suivre ni instaurer des pratiques juridiquement contraignantes. Ce guide apporte des explications sur les dispositions contenues dans la décision relative au RNV et devrait être utile au quotidien d'un point de vue pratique, ainsi que faciliter la mise en place d'outils pratiques pour l'échange d'informations entre les différents acteurs (voir la section 2.2) impliqués dans l'immatriculation des véhicules.
- 1.1.3. Ce guide ne devrait être lu et utilisé qu'en association avec la décision relative au RNV afin de faciliter sa mise en œuvre sans toutefois s'y substituer.
- 1.1.4. Ce guide a été réalisé par l'Agence ferroviaire européenne (ERA) avec l'appui d'autorités nationales de sécurité (ANS) et d'entités d'enregistrement (EE). Il constitue un catalogue élaboré de notions et d'informations rassemblées par l'Agence à l'occasion de ses réunions internes et de réunions avec les ANS et les EE. Le cas échéant, l'ERA réexaminera et actualisera ce guide afin de refléter la pratique et le retour éventuel d'expérience résultant de la mise en œuvre de la décision relative au RNV. Puisqu'il n'est pas possible, au moment où nous rédigeons le présent guide, de fournir un calendrier concernant ce processus de suivi, le lecteur devra consulter le site web de l'ERA pour être informé de la dernière édition disponible du guide.

1.2. En dehors du domaine d'application

- 1.2.1. L'immatriculation d'un véhicule (qui est abordée au chapitre VIII de la directive relative à l'interopérabilité) ne doit pas être confondue avec une autorisation de mise en service d'un véhicule (laquelle est abordée au chapitre V de la directive relative à l'interopérabilité). Cette dernière n'entre pas dans le champ d'application du présent guide.
- 1.2.2. Le présent guide n'explique pas comment utiliser les applications informatiques prenant en charge le RVV CE, étant donné que ce sujet est déjà couvert par les manuels d'utilisateur.

(1) Les directives 96/48/CE et 2001/16/CE ont fait l'objet d'une refonte et d'une abrogation par la directive 2008/57/CE. Les articles 14, paragraphes 4 et 5, des directives 96/48/CE et 2001/16/CE, respectivement, ont été remplacés par l'article 33 de la directive 2008/57/CE. De plus, la décision 2007/756/CE a été modifiée par la décision 2011/107/UE (ci-après la «décision mise à jour relative au RNV»).

1.3. Public cible

1.3.1. Le présent guide s'adresse à tous les acteurs concernés par le RNV et le RVV CE, et notamment aux titulaires de l'immatriculation et entités d'enregistrement.

1.4. Documents de référence

Tableau 2: Tableau des documents de référence.

{N° de réf.}	Intitulé	Référence	Date de publication
{Réf. 1}	Directive 2004/49/CE concernant la sécurité des chemins de fer, modifiée par les directives 2008/57/CE et 2008/110/CE	2004/49/CE	29.04.2004
{Réf. 2}	STI «Exploitation et gestion du trafic», annexe P: identification des véhicules – Guide d'application.	IU-OPE_AxP-application guide	12.05.2009
{Réf. 3}	Directive 2008/57/CE relative à l'interopérabilité, modifiée par la directive 2009/131/CE	2008/57/CE	L 191 du 18.7.2008
{Réf. 4}	Décision 2007/756/CE de la Commission (décision relative au RNV) Modifiée par la décision 2011/107/UE (décision relative au RNV)	2007/756/CE 2011/107/UE	JO L 305 du 23.11.2007 JO L 43 du 17.02.2011
{Réf. 5}	Système d'enregistrement de l'OTIF – Matériel roulant, registres nationaux des véhicules (RNV) A 94-20/1.2009 du 12.02.2009	A 94-20/1.2009	12.02.2009
{Réf. 6}	Règles d'enregistrement d'un code de marquage de détenteur de véhicule (MDV)	ERA: IU-VKM-061128 OTIF: A94-06/3.2006	01.04.2009
{Réf. 7}	Spécification technique d'interopérabilité concernant le sous-système «exploitation et gestion du trafic» du système ferroviaire transeuropéen conventionnel (STI OPE RC) Modifié en dernier lieu par la décision 2009/107/CE	2006/920/CE	11.08.2006
{Réf. 8}	Règlement (UE) n° 445/2011 de la Commission du 10 mai 2011 concernant un système de certification des entités chargées de l'entretien des wagons de fret et modifiant le règlement (CE) n° 653/2007	445/2011	JO L 122 du 10.05.2011

1.5. Définitions, terminologie et abréviations

1.5.1. Cette section dresse la liste des abréviations et termes techniques qui sont fréquemment utilisés dans le présent document. [x] renvoie au n° de référence du document cité dans la partie 1.4, où le terme est défini.

Tableau 3: Tableau des termes.

Terme	Définition
Agence	European Railway Agency (Agence ferroviaire européenne)
Demandeur	Entité qui sollicite l'immatriculation d'un véhicule ou la modification des données enregistrées.
Véhicule	Un véhicule ferroviaire apte à circuler sur ses propres roues sur une ligne ferroviaire, avec ou sans traction. Un véhicule se compose d'un ou plusieurs sous-systèmes de nature structurelle et fonctionnelle ou de parties de ces sous-systèmes. [3] Article 2, point c).
Réaménagement d'un sous-système	Les travaux importants de modification d'un sous-système ou d'une partie de sous-système améliorant les performances globales du sous-système. [3] Article 2, point m). Un véhicule est considéré comme amélioré lorsqu'au moins l'un des sous-systèmes le constituant est amélioré.
Entité d'enregistrement	Organisme national chargé de la tenue et de la mise à jour du registre national des véhicules, désigné par un État membre conformément à l'article 4 de la décision relative au RNV. (La liste des EE et leurs coordonnées complètes sont publiées sur le site web de l'Agence)
Titulaire de l'immatriculation	Entité chargée de notifier immédiatement toute modification éventuelle des données introduites dans le registre national des véhicules, la destruction d'un véhicule ou sa décision de ne plus immatriculer un véhicule, à l'autorité [entité d'enregistrement] de tout État membre dans lequel le véhicule a été autorisé, telle que décrite à l'article 33, paragraphe 3, de la directive 2008/57/CE. Voir la section 2.2.5 du présent guide.
Renouvellement d'un sous-système	Les travaux importants de substitution d'un sous-système ou d'une partie de sous-système ne modifiant pas les performances globales du sous-système. [3] Article 2, point n). Un véhicule est considéré comme renouvelé lorsqu'au moins l'un des sous-systèmes le constituant est renouvelé et qu'aucun sous-système n'est amélioré.
Autorité nationale de sécurité (ANS)	Autorité de sécurité, telle que définie à l'article 3, point g), de la directive 2004/49/CE. [3] Article 2, point v).
Gestionnaire de l'infrastructure (GI)	Toute entité publique ou entreprise chargée notamment de l'établissement et de l'entretien de l'infrastructure ferroviaire, ou d'une partie de celle-ci, telle qu'elle est définie à l'article 3 de la directive 91/440/CEE; ceci peut comprendre également la gestion des systèmes de régulation et de sécurité de l'infrastructure. Les fonctions du gestionnaire de l'infrastructure sur un réseau ou une partie de réseau peuvent être attribuées à des entités ou des entreprises différentes. [1] Article 3, point b).

Tableau 3: Tableau des termes.

Terme	Définition
Entreprise ferroviaire (EF)	Une entreprise ferroviaire telle que définie dans la directive 2001/14/CE, et toute autre entreprise à statut public ou privé, dont l'activité est la fourniture de services de transport de marchandises et/ou de voyageurs par chemin de fer, la traction devant obligatoirement être assurée par cette entreprise; cette expression englobe également les entreprises qui assurent uniquement la traction.[1] Article 3, point c).
Détenteur	Personne ou entité propriétaire du véhicule ou ayant un droit de disposition sur celui-ci, qui exploite ledit véhicule à titre de moyen de transport et est inscrite en tant que telle au RNV. [3], Article 2, point s).
Sous-système	Le résultat de la division du système ferroviaire comme indiqué à l'annexe II de [3]. Ces sous-systèmes, pour lesquels des exigences essentielles doivent être définies, sont de nature structurelle ou fonctionnelle. [3] Article 2, point e).
Spécification technique d'interopérabilité (STI)	Une spécification, adoptée conformément à la directive [relative à l'interopérabilité], dont chaque sous-système ou partie de sous-système fait l'objet en vue de satisfaire aux exigences essentielles et d'assurer l'interopérabilité du système ferroviaire. [3]. Article 2, point i).
Année de fabrication	L'année de la sortie d'usine du véhicule.
Entité chargée de l'entretien (ECE)	Entité chargée de l'entretien d'un véhicule et inscrite en tant que telle dans le RNV. [1] Article 3, point t). Les responsabilités d'une ECE sont définies à l'article 14, point a), de la directive 2004/49/CE, modifiée par les directives 2008/57/CE et 2008/110/CE

Tableau 4: Liste des abréviations.

Abréviation	Signification
APIS	Autorisation de mise en service
CR	Système ferroviaire conventionnel
CCS	Contrôle-commande et signalisation
UE	Union européenne
RVV CE	Registre virtuel centralisé européen des véhicules – comportant deux parties: le registre virtuel des véhicules (RVV), moteur central de recherche de l'ERA, les registres nationaux des véhicules (RNV), qui sont des registres locaux situés dans les États membres
ERA	European Railway Agency (Agence ferroviaire européenne)
RETVA	Registre européen des types de véhicules autorisés

Tableau 4: Liste des abréviations.

Abréviation	Signification
ERTMS	European Rail Traffic Management System (Système européen de gestion du trafic ferroviaire)
ECE	Entité chargée de l'entretien
ETCS	European train control system ou Système européen de contrôle des trains (partie de l'ERTMS)
NEV	Numéro européen de véhicule
GSM-R	GSM pour applications ferroviaires (partie de l'ERTMS)
GI	Gestionnaire d'infrastructure
EM	État membre de l'Union européenne ou de l'Espace économique européen
ANS	Autorité nationale de sécurité
RNV	Registre national des véhicules
OPE	Exploitation et gestion du trafic
OTIF	Organisation intergouvernementale pour les transports internationaux ferroviaires
OTM	On track machine (Engin de voie ferrée)
RIV	Règlements pour l'emploi réciproque des wagons en trafic international
RIC	Règlements pour l'emploi réciproque des voitures et des fourgons en trafic international
EE	Entité d'enregistrement
EF	Entreprise ferroviaire
RNVn	Registre national des véhicules normalisé (partie du système TI RVV CE)
MT	Moteur de traduction (partie du système TI RVV CE)
STI	Spécification technique d'interopérabilité
RVV	Registre virtuel des véhicules – moteur central de recherche utilisé pour collecter les données en provenance de différents registres nationaux des véhicules (partie du système TI RVV CE)

2. VUE D'ENSEMBLE DU RVV CE

2.1. Configuration du RVV CE

- 2.1.1. Comme il est indiqué dans la décision relative au RNV, chaque État membre (EM) disposera d'un RNV informatisé. Tous les RNV seront reliés au RVV d'ici le 31 décembre 2011 (article 4 de la décision 2011/107/UE). Le RVV permet à ses utilisateurs de rechercher les données relatives aux véhicules immatriculés dans tout RNV. Le RNVn et le MT comprennent certains outils d'échange de données entre les RNVn (fichiers d'exportation et d'importation).
- 2.1.2. Le RVV n'est pas une base de données séparée dupliquant une information déjà existante mais un moteur de recherche permettant d'avoir accès aux données qui sont effectivement enregistrées dans le RNVn. Les données qui peuvent être recueillies par le biais du RVV sont limitées aux données spécifiées à l'annexe de la décision relative au RNV. Les données figurant dans les champs ajoutées par les EM dans leur RNV à celles spécifiées dans la décision relative au RNV ne peuvent être récupérées par l'intermédiaire du RVV.
- 2.1.3. Le RVV ne fait apparaître que les données du RNVn qui sont accessibles et en ligne au moment où la recherche est lancée. Le RNVn devrait être en ligne au moins durant les heures normales de travail. Voir détails au chapitre 8.
- 2.1.4. Si un RNV est hors ligne en raison de défaillances techniques depuis plus de 24 heures, les autres EE et l'ERA devraient en être informées.

2.2. Acteurs

- 2.2.1. Les acteurs intervenant dans le processus de gestion de l'immatriculation d'un véhicule sont l'EE et le demandeur, qui, une fois que le véhicule a été immatriculé, devient le titulaire de l'immatriculation au sens de l'article 33, paragraphe 3, de la directive relative à l'interopérabilité.
- 2.2.2. Les acteurs intervenant dans le processus de mise à jour des données d'un véhicule immatriculé sans une modification du titulaire de l'immatriculation sont l'EE et le titulaire de l'immatriculation.
- 2.2.3. Les acteurs intervenant dans le processus de mise à jour des données d'un véhicule immatriculé avec une modification du titulaire de l'immatriculation sont l'EE, le titulaire de l'immatriculation et le nouveau titulaire de l'immatriculation.
- 2.2.4. Le demandeur d'un enregistrement doit être l'entité qui, une fois que le véhicule est immatriculé, devient le titulaire de l'immatriculation (en général, le détenteur du véhicule objet de l'immatriculation). Le détenteur peut être (mais pas nécessairement) une EF ou un GI. Cependant, si une organisation, qu'il s'agisse d'une EF ou d'un GI, demande l'immatriculation d'un véhicule, elle ne le fait pas en tant qu'EF ou que GI mais en tant que détenteur du véhicule.
- 2.2.5. Une EE ne devrait accepter une demande de modification des données que du titulaire de l'immatriculation (qui, sauf mention contraire indiquée dans les documents

d'immatriculation, est le détenteur) ou d'une ANS pour les données relatives à l'autorisation de mise en service.

- 2.2.6. Les rôles et responsabilités consistant à maintenir le RVV CE opérationnel et ses données exactes se présentent comme suit:

Tableau 5: Rôles et responsabilités dans le cadre du RVV CE.

Acteur	Rôles et responsabilités
EE	<p>Tenue et gestion du RNV et établissement d'un lien avec le RVV (article 4 de la décision 2011/107/UE).</p> <p>Attribution d'un NEV (annexe 3.2.2 de la décision relative au RNV).</p> <p>Enregistrement des véhicules dans leur RNV (annexe 3.2.1 de la décision relative au RNV).</p> <p>Mise à jour des données (y compris les suppressions) des véhicules enregistrés dans son RNV sur notification du titulaire de l'immatriculation (annexe 3.2.3 de la décision relative au RNV et article 33, paragraphe 3, [3]).</p> <p>Attribution de droits d'accès à son RNV et au RVV CE.</p> <p>Coopération et échange de données avec d'autres EE (article 4 de la décision relative au RNV).</p> <p>Adoption de mesures nécessaires pour assurer la précision des données (annexe 3.2.2 de la décision relative au RNV).</p>
Demandeur/titulaire de l'immatriculation	<p>Présentation des informations aux fins de l'immatriculation et immédiatement aux fins de mises à jour (suppressions comprises) (article 33, paragraphe 3, de la directive 2008/57/CE) à l'EE qui gère le RNV au sein de l'État membre (EM) dans lequel le véhicule s'est vu octroyer sa première autorisation de mise en service et est immatriculé.</p> <p>Pendant une période transitoire, dans les cas d'immatriculations multiples, le titulaire de l'immatriculation doit informer l'EE de tous les EM où le véhicule est immatriculé (voir détails dans la 4^e partie).</p>
AFE	<p>Publication des spécifications du RNVn, du MT et du RVV (annexe 2.2 de la décision relative au RNV).</p> <p>Hébergement et gestion du RVV (annexe 2.2 de la décision relative au RNV).</p> <p>Mise à jour de tableaux de référence conjointement utilisés par le RNVn.</p>
ANS	<p>Veiller à ce que les véhicules soient dûment enregistrés dans le RNV et que les informations relatives à la sécurité y figurant soient exactes et tenues à jour (article 16, paragraphe 2, point g), de la directive 2004/49/CE concernant la sécurité).</p>

2.3. Utilisateurs et droits d'accès

- 2.3.1. La demande de comptes d'utilisateur est adressée à l'EE.
- 2.3.2. L'ERA ne participe pas à l'octroi et à la préservation des droits d'utilisateur.

-
- 2.3.3. Il revient à chaque EE d'octroyer/de préserver les droits d'accès:
- a) à son propre RNV et
 - b) (par l'intermédiaire du RVV CE) au RNVn de tous les EM.
- 2.3.4. Les EE devraient accorder des droits d'accès conformément à la section 3.3 de la décision relative au RNV.
- 2.3.5. Une fois qu'une EE a accordé des droits d'accès à un utilisateur, ce dernier peut récupérer des informations du RNV par le biais des droits d'accès au RVV CE accordés par l'EE.

3. VÉHICULES À INSCRIRE AU RNV

3.1. Champ d'application

3.1.1. La décision relative au RNV a été arrêtée en vertu des directives 96/48/CE et 2001/16/CE, dont le champ d'application était limité au réseau transeuropéen (RTE) et aux véhicules susceptibles d'y circuler. Toutefois, étant donné que ces deux directives ont fait l'objet d'une refonte et d'une abrogation par la nouvelle directive relative à l'interopérabilité, conformément à son article 33, le champ d'application de la décision relative au RNV doit être considéré comme identique à celui de la nouvelle directive relative à l'interopérabilité, lequel est le système ferroviaire de l'Union européenne.

3.1.2. Cela signifie que tous les véhicules (neufs et existants) non exclus du champ d'application de la directive relative à l'interopérabilité transposée par les États membres (EM) en vertu de son article premier, paragraphe 3, doivent être enregistrés.

3.1.3. Il convient de garder à l'esprit que, selon la définition, un véhicule «*circule... sur une ligne ferroviaire*». La directive relative à l'interopérabilité ne comporte pas de définition de ce qu'est une ligne ferroviaire. Il peut être estimé que:

- si un véhicule circule d'une gare à une autre en empruntant le réseau public, il conviendrait de considérer qu'il circule sur une ligne ferroviaire;
- si un véhicule n'est utilisé que dans une zone exclue du champ d'application de la directive conformément à l'article 1, paragraphe 3, il conviendrait de considérer qu'il ne circule pas sur une ligne ferroviaire.

De façon générale, il convient, dans chaque cas particulier, d'analyser si le véhicule relève du champ d'application de la directive 2008/57/CE (en tenant compte de sa transposition dans le droit national); et, dans l'affirmative, il devrait être enregistré dans le RNV.

3.1.4. En ce qui concerne les véhicules de pays utilisant le réseau ferroviaire de l'Union, voir la section 3.5.

3.2. Machines (engins de voie, machines ferroviaires/routières, etc.)

3.2.1. La directive relative à l'interopérabilité [article 2, point c)] définit un «*véhicule*» comme «*un véhicule ferroviaire apte à circuler sur ses propres roues sur une ligne ferroviaire, avec ou sans traction...*».

3.2.2. Cela signifie qu'un engin de voie (OTM) ou tout autre type d'engin qui circule sur les lignes qui sont en exploitation devrait être considéré comme un «véhicule» en vertu de la définition donnée dans la directive relative à l'interopérabilité. Dans ce cas, il doit être enregistré dans le RNV et recevoir un NEV en vertu de la décision relative au RNV et de l'annexe P de la STI «exploitation» (en particulier l'annexe P.11, Codes des caractéristiques techniques des véhicules spéciaux).

3.2.3. Si un tel engin ne circule pas sur ses propres roues sur n'importe quelle ligne en exploitation, il ne devrait pas être considéré comme un véhicule au sens de la directive relative à l'interopérabilité. Dans ce cas, aucun enregistrement dans le RNV ni aucune

attribution de NEV ne sont nécessaires. Tel est le cas des engins fonctionnant sur des lignes qui sont temporairement fermées pour cause de travaux (ces lignes ne doivent pas être considérées comme des lignes de chemin de fer mais comme des chantiers) et circulant d'un chantier à l'autre par route ou sur wagon plat.

3.3. Trafic national et international

3.3.1. La décision relative au RNV établit une distinction (section 4.1.1 de l'annexe) entre les véhicules utilisés pour le trafic international et national. Le terme «*trafic*» n'est pas nécessairement lié aux voyageurs ou aux marchandises. Les véhicules qui sont mis en service (opèrent) dans plus d'un État membre (EM) devraient être considérés comme des «véhicules utilisés pour le trafic international». Un véhicule spécial utilisé dans plus d'un État devrait être considéré comme un véhicule utilisé pour le trafic international, bien qu'il ne transporte ni voyageurs ni marchandises.

3.3.2. Un véhicule peut être autorisé dans plus d'un EM, mais s'il ne circule pas réellement dans plus d'un EM, il peut être considéré comme un véhicule utilisé pour le trafic national au sens de la section 4.1.1 de l'annexe de la décision relative au RNV.

3.4. Enregistrement des véhicules existants

3.4.1. L'enregistrement des véhicules existants doit avoir été achevé en novembre 2010.

3.4.2. La prise en charge des enregistrements provenant des anciennes entités d'enregistrement par l'EE désignée par l'État membre aurait dû être effectuée indépendamment de la nationalité du détenteur du véhicule.

3.4.3. Il est recommandé de vérifier auprès des détenteurs si leurs véhicules existent toujours et sont enregistrés dans un autre RNV. Le détenteur fournira à l'EE des informations sur des enregistrements multiples pour que l'EE puisse organiser la suppression de tous les enregistrements multiples. À l'issue de ce processus, chaque véhicule ne sera enregistré qu'une seule fois.

3.4.4. Les situations dans lesquelles un véhicule a fait l'objet d'un enregistrement fortuit dans plus d'un RNV ou a été enregistré plus d'une fois dans un RNV doivent être évitées.

3.4.5. Conformément à la décision relative au RNV, les EE étaient tenues d'informer l'Agence, l'ancienne EE et le titulaire de l'achèvement du processus d'enregistrement des véhicules existants.

3.4.6. Les détenteurs (titulaires de l'immatriculation) seront informés par l'EE de l'état de la procédure d'enregistrement de leurs véhicules. Les détenteurs vérifieront de nouveau les données afin d'éviter les erreurs d'enregistrement et, le cas échéant, de transmettre à l'EE toutes les erreurs et corrections à effectuer.

3.5. Véhicules de pays tiers

- 3.5.1. Pour les véhicules de pays tiers exploités sur le réseau ferroviaire de l'Union européenne, les données visées à l'article 33, paragraphe 5, de la directive relative à l'interopérabilité doivent pouvoir être retrouvées via le RNV de l'État membre de l'UE dans lequel la première autorisation de mise en service dans l'UE a été accordée. Cela peut se faire de différentes façons.
- 3.5.2. Les pays tiers qui sont membres de l'OTIF peuvent utiliser le logiciel du RNVn et la connexion au RVV sur une base volontaire. L'OTIF a adopté une spécification (A 94-20/1.2009 du 12.02.2009) sur la base de la décision relative au RNV.
- 3.5.3. Un véhicule mis en service pour la première fois dans un pays de l'OTIF dont le RNV est relié au RVV devrait être enregistré dans ce RNV.
- 3.5.4. Tous les véhicules enregistrés dans les RNV (UE ou États tiers) reliés au RVV devraient être considérés comme faisant partie du système du RVV CE, et leurs données y afférentes devraient être considérées comme récupérables par ce biais.

4. INSCRIPTION UNIQUE

- 4.1. Chaque véhicule doit être enregistré dans un seul RNV, à savoir, normalement, dans le RNV de l'État membre où le véhicule s'est vu accordé sa première autorisation de mise en service.
- 4.2. Des autorisations supplémentaires ne seront enregistrées que dans le RNV de l'État membre où le véhicule est enregistré.
- 4.3. Les informations relatives à chaque véhicule sont disponibles via le RVV CE.
- 4.4. L'Agence conserve dans son extranet les données mises à jour sur l'état d'avancement de la connexion des RNV au RVV.

5. DÉLAIS

- 5.1. Conformément à la section 4.3 de l'annexe originale à la décision relative au RNV², l'enregistrement des véhicules existants doit avoir été achevé d'ici le:
- 9 novembre 2009 en ce qui concerne les véhicules utilisés pour le trafic international;
 - 9 novembre 2010 en ce qui concerne les véhicules utilisés pour le trafic national.
- 5.2. Dans le cas des véhicules existants utilisés pour le trafic international sans numéro d'identification à 12 chiffres [section 4.1.1 sous b) de l'annexe à la décision relative au RNV]:
- un numéro à 12 chiffres doit avoir été attribué dans le RNV lors de l'enregistrement du véhicule (c'est-à-dire au 9 novembre 2009 au plus tard);
 - ce numéro à 12 chiffres doit être physiquement appliqué (au pinceau) sur le véhicule lui-même dans un délai de 6 ans. Ce délai devrait être compté à partir de la date d'attribution du NEV dans le RNV.
- 5.3. Dans le cas des véhicules existants utilisés pour le trafic national sans numéro d'identification à 12 chiffres [section 4.1.1 sous b)] de l'annexe à la décision relative au RNV):
- un numéro à 12 chiffres doit avoir été attribué dans le RNV lors de l'enregistrement du véhicule (c'est-à-dire pour le 9 novembre 2010 au plus tard).
- 5.4. Les États membres doivent avoir adapté leur registre national des véhicules afin d'y intégrer des informations concernant les autorisations de mise en service accordées dans d'autres États membres (points 2, 6, 12 et 13 indiqués dans l'annexe de la décision relative au RNV) pour le 31 décembre 2011 (article 3, paragraphe 1, de la décision modifiée relative au RNV).
- 5.5. Le numéro d'entreprise de l'ECE doit avoir été identifié dans les RNV des véhicules enregistrés avant l'entrée en vigueur de la décision mise à jour relative au RNV pour le 31 décembre 2011 (article 3, paragraphe 2, de la modification de la décision sur le RNV).
- 5.6. Tous les RNV auraient dû être reliés au RVV pour que le RVV CE soit établi avant le 31 décembre 2011 (article 4 de la modification de la décision relative au RNV). Toutefois, en raison de problèmes techniques, il n'a pas été possible d'établir cette connexion avant août 2012.

(2) Étant donné qu'au moment de l'adoption de la modification de la décision relative au RNV, la période de transition (pendant laquelle les véhicules existants doivent avoir été enregistrés) était déjà terminée, l'annexe modifiée de la décision relative au RNV ne comporte pas cette section.

6. DONNÉES À ENREGISTRER DANS LE RVV CE

6.1. Numéro européen de véhicule (point n° 1)

6.1.1. Données à enregistrer

6.1.1.1. La structure du numéro à 12 chiffres doit être telle qu'elle est définie à l'annexe P de la STI Exploitation rail conventionnel (à l'exception du premier enregistrement des véhicules existants ayant déjà un numéro à 12 chiffres; ces véhicules devraient être enregistrés avec leur numéro existant). En ce qui concerne les véhicules existants sans numéro à 12 chiffres, l'annexe P doit être appliquée.

6.1.1.2. En ce qui concerne les véhicules mis en service pour la première fois en Estonie, en Lettonie ou en Lituanie et destinés à être utilisés en dehors de l'UE sur le réseau ferroviaire à écartement de 1520 mm, leur numéro à 8 chiffres peut être enregistré à la place du NEV (article 5 de la décision relative au RNV).

6.1.2. Modification du NEV

6.1.2.1. Le point de départ de toute analyse visant à déterminer si, oui ou non, le NEV peut être modifié doit être l'article 32, paragraphe 4, de la directive relative à l'interopérabilité qui dispose qu'un «*NEV unique est attribué à chaque véhicule, sauf indication contraire sur la STI relative à l'exploitation et à la gestion du trafic*».

6.1.2.2. Modification des caractéristiques techniques du véhicule reflétée dans le NEV.

Si, après un réaménagement, l'ancien NEV du véhicule (qui doit refléter les caractéristiques techniques du véhicule avant son réaménagement) est en contradiction avec les nouvelles caractéristiques techniques du véhicule (cela comprend la signification des chiffres 5 à 11 lorsqu'ils sont définis par l'EM conformément à l'annexe P de la STI OPE), le NEV consécutif à la nouvelle autorisation de mise en service du véhicule réaménagé doit être modifié. Dans ce cas, les étapes se présentent comme suit:

- les sous-systèmes du véhicule réaménagé passent par la procédure de vérification;
- le véhicule réaménagé fait l'objet d'une autorisation de mise en service par l'ANS;
- conformément à la STI «exploitation» (annexe P), l'EE accorde un nouveau NEV au véhicule réaménagé;
- l'ancienne immatriculation est retirée (code 20, conformément à l'appendice 3 de l'annexe à la décision relative au RNV);
- le véhicule réaménagé est enregistré avec son nouveau NEV indiquant l'ancien numéro dans le champ 1.2 (section 1 de l'annexe à la décision relative au RNV).

6.1.2.3. Toutefois, si un véhicule a été renouvelé ou réaménagé et s'il a bénéficié d'une nouvelle autorisation de mise en service, mais que son NEV est encore valide conformément à la STI OPE, le NEV ne doit pas être modifié.

6.1.2.4. Le NEV octroyé par le premier EM devrait toujours être accepté par les EM suivants, même dans les cas où ces derniers définissent autrement la signification des chiffres 5 à 11.

6.1.2.5. Transfert d'enregistrement/modification de NEV – période de transition

Conformément à la STI OPE modifiée [7] – si un véhicule dispose d'une autorisation valide de mise en service (le véhicule n'a pas été modifié) et qu'il est loué pour plus de 6 mois à un autre détenteur ou vendu, le requérant peut demander un transfert d'enregistrement puis un nouveau NEV. L'ANS destinataire se prononce sur l'acceptation de l'ancienne autorisation. Cette possibilité est accordée jusqu'au 31 décembre 2013.

6.1.3. Immatriculation de rames ou de véhicules articulés

6.1.3.1. Une rame ou un véhicule articulé peut être enregistré avec un NEV individuel pour chaque véhicule ou avec un NEV unique pour la rame entière. Une EE doit toujours enregistrer les rames de la même manière.

6.1.3.2. Le fait d'enregistrer des véhicules séparément favorise une meilleure traçabilité des véhicules (par exemple, après la reconfiguration d'une rame), simplifie les interfaces avec les autres registres. Cela rejoint notamment l'approche choisie pour le développement des spécifications relatives à la mesure de l'énergie de traction à des fins de facturation. Le fait d'autoriser un véhicule en tant que partie d'une rame ou en tant que partie d'une rame articulée devrait figurer dans l'autorisation de mise en service.

6.2. État membre et ANS (point n° 2)

6.2.1. Pour les véhicules existants considérés comme autorisés au titre de l'article 21, paragraphe 12, il s'agit de l'EM d'enregistrement du véhicule et de l'ANS de cet EM.

6.3. Année de fabrication (point n° 3)

6.3.1. En cas d'incertitudes pour les véhicules existants, des estimations doivent être réalisées. Un nouveau châssis signifie un nouveau véhicule, et donc une nouvelle année de fabrication.

6.3.2. Pour des véhicules renouvelés ou réaménagés, l'année de fabrication d'origine doit être conservée.

6.4. Référence CE (point n° 4)

6.4.1. Les données telles qu'indiquées sur la déclaration CE relative au sous-système «matériel roulant» doivent être enregistrées. Pour le point 4.2, le numéro d'identification de la déclaration CE doit être indiqué.

Si l'organisation qui a établi la déclaration CE change d'adresse, aucun changement n'est requis dans le RNV (le RNV contient les informations données au moment de l'établissement de la déclaration CE).

6.5. Référence au RETVA (point n° 5)

6.5.1. Les anciennes directives sur l'interopérabilité servaient à demander aux EM de mettre en place un registre du matériel roulant. Cette demande a été remplacée par la demande faite à l'Agence de mettre en place un registre européen des types de véhicules autorisés (RETV). Par conséquent, après l'abrogation des directives 96/48/CE et 2001/16/CE, les États membres n'ont plus l'obligation de tenir des registres du matériel roulant.

6.5.2. Après la mise en place du RETVA, une référence au RETVA permettant d'obtenir des données relatives aux paramètres techniques du type de véhicule doit être introduite pour les types enregistrés dans le RETVA. Jusqu'à ce que le RETVA soit mis en place, ce champ peut rester vide.

Dans certains pays, il existe des références à des registres existants. Il conviendrait de permettre à ces références d'être conservées.

6.6. Restrictions (point n° 6)

6.6.1. Restriction ou caractéristiques techniques?

6.6.1.1. Les restrictions ne doivent pas être confondues avec les caractéristiques techniques d'un véhicule. Les caractéristiques techniques du véhicule (qui ont sans aucun doute une incidence sur la compatibilité avec le réseau) sont enregistrées dans le dossier technique et ne doivent pas être mentionnées comme restrictions.

6.6.2. Immatriculation de véhicules avec le GSM-R mais sans l'ETCS

6.6.2.1. Pour un véhicule équipé du GSM-R mais sans l'ETCS (c'est-à-dire une partie seulement de l'ERTMS) et d'un système de signalisation de classe B, les restrictions doivent être codifiées comme suit:

- 2.4 (catégorie=2, type=4) et
- 2.5.1XX (catégorie=2, type=5, système de signalisation=1 et «XX» pour le système de signalisation de classe B).

6.6.2.2. Conformément à la codification des restrictions, il n'y a aucune distinction entre les véhicules équipés de l'ETCS et du GSM-R et les véhicules équipés seulement du GSM-R. Cette distinction peut être signalée dans le champ des restrictions non codifiées, par exemple avec une mention comme «pas d'ETCS à bord».

6.6.3. Immatriculation de véhicules avec un système de signalisation non couvert par les STI contrôle-commande et signalisation

6.6.3.1. L'appendice 1 de l'annexe de la décision relative au RNV fait référence à la codification numérique des systèmes de classe B énumérés à l'annexe de la STI CCS.

6.6.3.2. Par exemple, pour un véhicule équipé du système de signalisation «ZUB 123» et du système radio «Radio UIC, chapitres 1-4+6», les restrictions doivent être codifiées comme suit:

- 2.5.123 (catégorie=2, type=5, système de signalisation1 et «ZUB 123»=23) et
- 2.5.202 (catégorie=2, type=5, système radio=2 et «Radio UIC, chapitres 1-4+6»=02).

6.6.3.3. La liste des systèmes de classe B ne fournit pas un inventaire complet des systèmes de signalisation et radio aujourd'hui disponibles sur le système ferroviaire de l'Union européenne. Il existe des véhicules équipés d'autres systèmes CCS (non repris dans l'annexe B de la STI CCS). Dans ce cas, la restriction peut être enregistrée dans le champ réservé aux restrictions non codifiées.

6.6.4. Restrictions non codifiées

6.6.4.1. Dans ce champ ne doivent être indiquées que les restrictions qui n'ont pas été codifiées et ajoutées à la liste de référence. La longueur du champ est de 1 024 caractères.

6.6.4.2. Afin de faciliter la gestion de l'enregistrement des restrictions non codifiées dans l'environnement multilingue de l'UE, ces restrictions non codifiées doivent être «pré-codifiées» conformément à la procédure décrite dans le document technique de l'Agence ERA/TD/2011-09/INT.

6.7. Propriétaire (point n° 7)

6.7.1. Le RNV n'est pas un registre de propriété. L'indication du détenteur est incluse principalement pour permettre à l'EE ou à l'ANS de le contacter si nécessaire.

6.7.2. Le détenteur en soi ne joue aucun rôle particulier du point de vue de l'enregistrement du véhicule ou de son exploitation. Cela étant, l'indication du titulaire ne doit pas être considérée comme une question cruciale, et son absence ne doit pas constituer un obstacle à l'enregistrement du véhicule.

6.8. Marquage du détenteur du véhicule – MDV (point n° 8)

6.8.1. S'il est disponible, le MDV, tel que prévu à l'annexe P.1 de la STI OPE RC et contenu dans la liste commune ERA/OTIF du MDV publiée sur le site internet de l'Agence, doit être enregistré. Compte tenu de la diversité des caractères spéciaux dans les langues de l'UE et afin de faciliter les recherches par l'intermédiaire du RVV, le code unique du MDV doit être indiqué comme expliqué dans les «Règles pour l'enregistrement d'un

code de marquage de détenteur de véhicule» [par exemple, ÖBB pour les Chemins de fer fédéraux autrichiens (Österreichische Bundesbahnen)].

- 6.8.2. Pour en savoir davantage à propos du MDV, se référer à l'annexe P.1 de la STI OPE [7] et aux «Règles pour l'enregistrement d'un code de marquage de détenteur de véhicule» [6].

6.9. Suppression (point n° 10)

- 6.9.1. Pour un véhicule dont l'enregistrement est valide, ce champ doit indiquer «00» «Aucun».

- 6.9.2. Le mode de suppression «10» «Enregistrement suspendu. Aucun motif précisé» ne doit être utilisé que dans les situations où, pour une raison donnée, le véhicule *«ne peut pas être exploité sur le réseau ferroviaire européen sous cet enregistrement»*, mais cette situation peut être corrigée à l'avenir. Par exemple, ce mode peut être utilisé *«si aucun nouveau détenteur n'a accepté le statut de détenteur à la date de désenregistrement du détenteur enregistré»* (section 3.2.3 de l'annexe de la décision relative au RNV) ou *«si, à la date de la radiation de l'entité chargée de l'entretien précédente, aucune nouvelle entité n'a indiqué qu'elle acceptait son statut d'entité chargée de l'entretien»* (article 5 de l'annexe du règlement (UE) n° 445/2011 de la Commission du 10 mai 2011 concernant un système de certification des entités chargées de l'entretien des wagons de fret).

- 6.9.3. En cas de modification du NEV après un réaménagement (voir également la section 6.1.2), le code de suppression doit être «20» «Enregistrement transféré». Il convient de noter que, dans ce cas, le véhicule existe toujours et peut être utilisé sur le réseau.

- 6.9.4. Dans les cas d'enregistrement suspendu ou transféré (mode de suppression «10», «11» et «20») les données doivent rester dans le registre et être accessibles en ligne.

6.10. Entité chargée de l'entretien (point n° 9)

- 6.10.1. L'organisation qui doit être indiquée dans ce champ est l'«entité chargée de l'entretien» telle qu'elle est définie à l'article 14 *bis*, de la directive 2004/49/CE sur la sécurité des chemins de fer (modifiée par la directive 2008/110/CE). Cette entité doit être affectée à un véhicule *«avant qu'il soit mis en service ou utilisé sur le réseau»*.

- 6.10.2. La directive sur la sécurité ne précise pas qui désigne l'ECE. Il ne peut être supposé directement que le rôle de l'ECE est affecté par défaut à telle ou telle organisation.

- 6.10.3. Le détenteur (titulaire de l'immatriculation) doit fournir les informations concernant l'ECE (y compris son numéro d'entreprise enregistrée) et, conformément à l'article 33, paragraphe 3, de la directive relative à l'interopérabilité, «notifie immédiatement toute modification». Cela inclut des informations sur les ECE pour les véhicules existants.

- 6.10.4. Pour les nouveaux véhicules, l'ECE doit être indiquée dans le formulaire de demande.

6.11. État(s) membre(s) dans le(s)quel(s) le véhicule est autorisé (point n° 11)

6.11.1. Ici, il convient de garder à l'esprit la différence entre l'«enregistrement» et l'«autorisation» d'un véhicule. Un véhicule peut être autorisé à circuler dans plusieurs EM, mais est enregistré dans un seul RNV.

6.11.2. Ce champ doit indiquer les EM dans lesquels la mise en service du véhicule est autorisée, non l'EM dans lequel le véhicule n'a pas besoin d'une autorisation de mise en service. Par exemple:

- les véhicules des trains à grande vitesse (HS) Thalys circulant entre Paris et Bruxelles ont fait l'objet d'autorisations de mise en service en France et en Belgique et, par conséquent, le RNV français dans lequel ils sont enregistrés doit faire figurer les codes FR et BE dans le champ 11;
- les véhicules autorisés en Allemagne n'ont pas besoin d'une autorisation supplémentaire de mise en service en Autriche (l'Autriche l'a décidé conformément aux articles 23 et 25 de la directive relative à l'interopérabilité), ils peuvent être exploités en Autriche mais il n'y a pas d'autorisation autrichienne de mise en service et, par conséquent, le RNV allemand dans lequel ils sont enregistrés ne doit pas indiquer le code AT dans le champ 11;
- les wagons en conformité avec la clause 7.6.5 de la STI WAG n'ont besoin d'aucune autorisation supplémentaire de mise en service (leur première autorisation de mise en service est valide dans tous les EM de l'UE); par conséquent, le champ 11 ne doit mentionner aucun EM en plus de celui dans lequel l'autorisation a été donnée, mais elle doit indiquer que le wagon est en conformité avec la clause 7.6.5 de la STI WAG (marqué TEN);
- les véhicules existants RIV et RIC «doivent être identifiés comme tels», c'est-à-dire que le champ 11 doit indiquer «RIV» ou «RIC» respectivement (cette information est indiquée par l'EE de l'EM dans lequel le véhicule est enregistré) sans indication d'aucun EM.

(Dans le RNVn, la liste des EM figurant dans le champ 11 est générée automatiquement sur la base d'autorisations enregistrées).

6.11.3. Ce champ doit mentionner les EM dans lesquels le véhicule a reçu une autorisation de mise en service, indépendamment de l'étendue géographique pour laquelle cette autorisation est valide ou d'autres restrictions. Par exemple:

- si un véhicule a fait l'objet d'une autorisation de mise en service dans un EM, mais que cette autorisation est limitée aux gares frontières (le véhicule peut rouler jusqu'aux gares frontières mais pas au-delà), le champ 11 doit indiquer le code du pays de cet EM et le champ 6 doit indiquer la restriction correspondante;
- si un véhicule n'a pas besoin d'une autorisation de mise en service dans un EM pour être exploité jusqu'aux gares frontières (soit après décision de l'EM conforme à l'article 23 ou 25), le champ 11 ne doit pas indiquer le code pays de cet EM.

6.12. Numéro d'autorisation (point n° 12)

- 6.12.1. Il s'agit du numéro d'identification européen (NIE) de l'autorisation de mise en service du véhicule. Lorsque l'ANS délivre un document, elle lui attribue un numéro.
- 6.12.2. Ce devrait être la (dernière) autorisation de mise en service applicable. Par exemple, après une autorisation faisant suite à un renouvellement ou réaménagement, le nouveau numéro d'autorisation doit être enregistré.
- 6.12.3. Le format du NIE est donné à l'appendice 2 de l'annexe de la décision relative au RNV.

6.13. Date de l'autorisation (de mise en service) (point n° 13.1)

- 6.13.1. Il s'agit de la date de l'autorisation de mise en service indiquée au champ 12.

6.14. Autorisation (de mise en service) valide jusqu'au (point n° 13.2)

- 6.14.1. La date ultime de validité de l'autorisation doit être indiquée dans ce champ (si la période de validation est limitée dans le temps). Cela peut se produire dans certains cas (par exemple, pour les véhicules HS ou les prototypes) où l'autorisation peut être valide pendant une période donnée.

6.15. Remarque générale concernant l'enregistrement des véhicules existants

- 6.15.1. S'il manque des données obligatoires pour les véhicules existants, elles doivent être demandées auprès des détenteurs (titulaires de l'immatriculation). Des renseignements incertains (par exemple, fondés sur des suppositions) ne doivent pas être enregistrés dans le registre à l'exception de l'année de fabrication qui peut être estimée.

6.16. Formulaire d'enregistrement de véhicule(s)

- 6.16.1. Des formulaires de demande sur supports papier ou électronique basés sur l'appendice 4 de la décision 2007/756/CE doivent être utilisés.
- 6.16.2. Afin de faciliter le remplissage des formulaires d'enregistrement destinés aux EE des différents EM, ces formulaires ne doivent pas modifier la structure et la logique du formulaire figurant à l'appendice 4 de la décision 2007/756/CE.
- 6.16.3. Dans les cas où des champs supplémentaires ont été ajoutés au RNV, ces champs doivent être clairement et distinctement identifiés dans le formulaire d'enregistrement.
- 6.16.4. Pour l'enregistrement, la mise à jour d'informations ou le retrait de plusieurs véhicules, il est permis d'utiliser une annexe avec une liste des véhicules indiquant leur numéro et, le cas échéant, leur numéro antérieur et autres données qui changent d'un véhicule à l'autre.

6.17. Formulaire multilingue – Annexe à l'autorisation de mise en service

6.17.1. Le formulaire multilingue disponible dans toutes les langues officielles de l'UE comporte les champs réservés aux informations concernant l'autorisation supplémentaire de mise en service à enregistrer dans le RNV. Ce formulaire a été préparé par l'Agence avec l'aide des membres de l'atelier RNV CE.

6.17.2. Le formulaire devrait être annexé aux documents d'autorisation de mise en service. Le formulaire multilingue facilite la transmission des informations relatives aux autorisations supplémentaires délivrées dans les différents États membres. Ces informations doivent être transmises par le détenteur du véhicule (titulaire de l'immatriculation) à l'EE chargée de l'entretien du RNV de l'EM dans lequel le véhicule a obtenu sa première autorisation de mise en service et est enregistré.

6.17.3. Le formulaire se compose

- d'une page dans l'une des langues de l'EM de l'ANS qui a accordé l'autorisation supplémentaire de mise en service et
- de sa traduction dans toutes les autres langues officielles de l'UE au verso.

6.18. Données à transférer d'un RNV à l'autre afin d'être en conformité avec la décision mise à jour relative au RNV [4]

6.18.1. Les informations relatives aux autorisations seront transférées au RNV de l'État membre dans lequel le véhicule a enregistré sa première autorisation de mise en service.

6.18.2. Les informations suivantes seront échangées entre les EE:

EVN (numéro européen de véhicule),
MEMBER_STATE (code pays de l'EM dans lequel l'autorisation de mise en service est délivrée),
MEMBER_NSA (nom de l'ANS qui a délivré l'autorisation de mise en service),
EIN (numéro d'identification européen),
AUTHORISATION_DATE (date à laquelle l'autorisation de mise en service a été délivrée),
EXPIRATION_DATE (date à laquelle l'autorisation de mise en service doit expirer),
CODEDRESTRICTIONS (codes de restrictions),
NONCODEDRESTRICTIONS (texte des restrictions non codifiées),
SUSPENDED (si l'autorisation de mise en service est suspendue ou pas).

6.18.3. Le titulaire de l'immatriculation doit être informé du transfert des données avant et à la fin du processus.

7. ÉTUDES DE CAS

7.1. Introduction. Qui peut demander l'enregistrement d'un véhicule

7.1.1. De manière générale, la nationalité d'un détenteur (demandeur et titulaire de l'immatriculation) n'a rien à voir avec l'endroit où le véhicule est enregistré. Il n'y a aucun lien entre ces deux aspects.

7.1.2. Exemple:

- Un détenteur d'un EM A veut mettre en service un véhicule dans un EM B. L'ANS de l'EM B délivre la «première autorisation de mise en service» (article 22 ou 24 de la directive 2008/57/CE) et le véhicule est enregistré par l'EE de l'EM B dans le RNV. Les troisième et quatrième chiffres du NEV correspondent à l'EM B. Le détenteur de l'EM A est enregistré dans le RNV de l'EM B avec l'ensemble de ses coordonnées.
- Après cela, ce détenteur transfère le véhicule à un détenteur d'un EM C.
- Le véhicule continue d'être enregistré dans le RNV de l'EM B avec le même NEV; la seule modification concerne les informations concernant le détenteur.

7.1.3. Ensuite, si le détenteur (quelle que soit sa nationalité) a l'intention d'exploiter le véhicule dans un EM D, il doit demander une «autorisation supplémentaire de mise en service» (article 23 ou 25 de la directive 2008/57/CE). L'ANS de l'EM D octroie cette autorisation et

si les RNV impliqués ne sont pas encore reliés au RVV (cela est uniquement possible au cours de la période de transition jusqu'au 31 décembre 2011):

- a) si le véhicule a une cabine de conduite (n'est ni un wagon de marchandises ni une voiture de passagers): le véhicule doit être enregistré (seulement les points 1, 2, 6, 11, 12, 13 comme indiqués à la section 3.2.5 de l'annexe à la décision relative au RNV) par l'EE de l'EM D dans le RNV avec le même NEV; dans le RNV de l'EM D, il convient d'indiquer que le véhicule est également autorisé dans l'EM B et, dans le RNV de l'EM B, il convient d'indiquer que le véhicule est également autorisé dans l'EM D;
- b) si le véhicule n'a pas de cabine de conduite (est un wagon de marchandises ou une voiture de passagers): le véhicule ne doit pas être enregistré dans le RNV de l'EM D;
- c) dans le RNV de l'EM B, il convient de mentionner que le véhicule est également autorisé dans l'EM D.

Le détenteur (titulaire de l'immatriculation) doit obtenir de l'ANS de l'EM D l'annexe multilingue à l'autorisation de mise en service et la transmettre à l'EE de l'EM B;

si les RNV impliqués sont reliés au RVV:

le véhicule ne doit pas être enregistré dans le RNV de l'EM D; dans le RNV de l'EM B, il convient de signaler que le véhicule est également autorisé dans l'EM D;

le détenteur (titulaire de l'immatriculation) doit obtenir de l'ANS de l'EM D l'annexe multilingue à l'autorisation de mise en service et la transmettre à l'EE de l'EM B.

Le titulaire de l'immatriculation est chargé de la mise à jour de toutes les informations enregistrées ou à enregistrer. Voir article 33, paragraphe 2, de la directive 2008/57/CE.

Outre les obligations légales, une coopération étroite entre les EE et les ANS en vue d'une simplification des procédures administratives est recommandée.

7.2. Premier enregistrement d'un véhicule dans un État membre

7.2.1. «Premier enregistrement» signifie que le véhicule est enregistré dans un RNV pour la première fois.

7.2.2. Lorsqu'un véhicule a obtenu une première autorisation de mise en service au sens de l'article 22 ou 24 de la directive relative à l'interopérabilité, il doit être enregistré dans le RNV de l'EM qui a accordé cette première autorisation.

Tableau 6: Étapes à suivre lors du premier enregistrement d'un véhicule.

Étape	Acteur responsable
1. Demande d'autorisation de mise en service (article 22 ou 24 de la directive relative à l'interopérabilité).	Demandeur de l'autorisation de mise en service (APIS)
2. Autorisation de mise en service (article 22 ou 24 de la directive relative à l'interopérabilité).	ANS
3. Demande d'enregistrement.	Demandeur de l'enregistrement
4. Attribution du NEV (section 3.2.2 de l'annexe à la décision relative au RNV).	EE
5. Introduction de données dans le RNV.	EE

Les étapes 1 et 3 ainsi que les étapes 2 et 4 peuvent se combiner, se tenir parallèlement ou dans une autre séquence, en fonction des procédures internes de l'EM (ANS + RE).

7.3. Enregistrement d'une autorisation supplémentaire donnée à un autre État membre

7.3.1. Lorsqu'un véhicule a obtenu une autorisation supplémentaire de mise en service au sens de l'article 23 ou 25 de la directive relative à l'interopérabilité, l'autorisation supplémentaire de ce véhicule doit être enregistrée dans le RNV de l'EM qui a accordé sa première autorisation (conformément à l'article 3, paragraphe 1, et à la section 3.2.5, de l'annexe de la décision relative au RNV). Cela signifie que toutes les informations concernant le véhicule et ses autorisations sont conservées dans un registre pendant toute la durée de vie du véhicule.

Tableau 7: Étapes à suivre lors de l'enregistrement supplémentaire d'un véhicule.

Étape	Acteur responsable
1. Demande d'autorisation supplémentaire de mise en service (article 23 ou 25 de la directive relative à l'interopérabilité).	Demandeur de l'APIS
2. Autorisation supplémentaire de mise en service (article 23 ou 25 de la directive relative à l'interopérabilité) et délivrance du formulaire multilingue au demandeur.	ANS de l'EM de l'autorisation supplémentaire
3. Demande d'enregistrement de l'autorisation supplémentaire dans l'EM de la première autorisation de mise en service du véhicule (NEV renseigné par le demandeur), avec présentation de l'annexe multilingue de l'autorisation supplémentaire.	Titulaire de l'immatriculation
4. Introduction de données dans le RNV de l'EM de la première autorisation de mise en service du véhicule (points 2, 6, 12 et 13) et mise à jour du champ 11.	EE de l'EM de la première autorisation du véhicule

7.4. Modification des données

7.4.1. Modification des données relatives au détenteur, au propriétaire ou à l'ECE d'un véhicule enregistré

7.4.1.1. Cette section s'applique à la modification des données enregistrées aux champs 7, 8, 9. Par exemple, modification de l'adresse, modification du nom de l'organisation, etc., mais sans le transfert du véhicule d'un détenteur ou propriétaire à un autre ou d'une ECE à une autre.

7.4.1.2. Ces données sont enregistrées dans un seul RNV (dans l'EM où le véhicule a obtenu sa première autorisation). L'EE doit les modifier à la demande du titulaire de l'immatriculation. Il n'est pas nécessaire de communiquer ces modifications à d'autres EE (applicable également pendant la période de transition).

7.4.1.3. Dans les cas où le système informatique utilise les données de référence, si l'adresse d'une ECE change, elle est modifiée dans le système même pour les détenteurs qui n'ont pas demandé de modification.

7.4.2. Changement de propriétaire ou d'ECE d'un véhicule enregistré

- 7.4.2.1. Cette section s'applique aux données enregistrées dans les champs 7 ou 9. Par exemple, si un véhicule est transféré d'un propriétaire à un autre ou d'une ECE à une autre sans modification du détenteur.
- 7.4.2.2. Pour tout véhicule, ces données sont enregistrées dans un seul RNV. L'EE doit modifier ces données à la demande du titulaire de l'immatriculation (applicable également pendant la période de transition).
- 7.4.2.3. Il n'est pas nécessaire de communiquer ces modifications à d'autres EE.

Tableau 8: Étapes à suivre lors d'une modification des données relatives au propriétaire ou à l'ECE.

Étape	Acteur responsable
1. Demande (NEV renseigné par le demandeur) à soumettre à l'EE auprès de laquelle le véhicule est enregistré avec ces données.	Titulaire de l'immatriculation
2. Mise à jour des données conformément à la demande dans le RNV.	EE de l'EM de la première autorisation du véhicule

7.4.3. Changement de détenteur d'un véhicule enregistré

- 7.4.3.1. Si le détenteur change, la procédure telle qu'énoncée à la section 3.2.3 de l'annexe à la décision relative au RNV [4] doit être appliquée.

7.4.4. Séparation/fusion de deux ou plusieurs organisations

- 7.4.4.1. Si de nouvelles entreprises sont créées ou si des entreprises existantes sont modifiées (par ex. par séparation ou fusion d'entreprises), le titulaire de l'immatriculation doit alors informer les EE pour toutes les modifications nécessaires aux données dans les RNV respectifs telles que décrites dans la section 7.4.2.

7.5. Modification des données d'un véhicule après un réaménagement ou renouvellement

- 7.5.1. Dans le cas d'un réaménagement ou renouvellement exigeant une nouvelle autorisation de mise en service, l'enregistrement d'origine n'est plus valide et doit être signalé comme suspendu (code 10).
- 7.5.2. Le processus suivant diffère légèrement selon que le NEV doit être modifié ou pas. Lorsque, par suite d'un réaménagement ou renouvellement, les caractéristiques techniques d'un véhicule ont changé de telle manière que le NEV d'origine ne correspond pas (conformément à l'annexe P de la STI OPE) aux nouvelles

caractéristiques techniques du véhicule, le véhicule doit obtenir un nouveau NEV. Dans ce cas, le véhicule réaménagé ou renouvelé peut avoir besoin de passer par la procédure d'autorisation dans tous les EM dans lesquels le véhicule est destiné à être mis en service, conformément au chapitre V (articles 21 à 27) de la directive relative à l'interopérabilité. Cela peut comprendre des règles de codification nationales établies par l'EM en conformité avec l'annexe P.8 de la STI OPE. Dans tous les autres cas, le NEV ne doit pas être modifié.

7.5.3. Dans le cas d'un NEV non modifié, la procédure de mise à jour doit être appliquée.

Tableau 9: Étapes à suivre lors d'une modification des données consécutive à un réaménagement sans nouveau NEV

Étape	Acteur responsable
1. (Nouvelle) première autorisation de mise en service (article 22 ou 24) après réaménagement ou renouvellement.	ANS
2. Décision selon laquelle l'attribution d'un nouveau NEV n'est pas requise.	EE
3. Demande de modification de données dans le registre indiquant les données relatives à la nouvelle autorisation de mise en service. Le NEV doit figurer dans la demande (champ 1.1).	Titulaire de l'immatriculation
4. Mise à jour des données relatives à l'autorisation dans le RNV et modification du code de suppression, retour au code «00».	EE

Tableau 10: Étapes à suivre lors d'une modification des données consécutive à un réaménagement avec un nouveau NEV

Étape	Acteur responsable
1. (Nouvelle) première autorisation de mise en service (article 22 ou 24) après réaménagement ou renouvellement.	ANS
2. Décision selon laquelle l'attribution d'un nouveau NEV est requise.	EE
3. Demande de suppression (code 20) de l'enregistrement précédent (NEV renseigné par le demandeur) à soumettre à l'EE auprès de laquelle le véhicule (ou son autorisation) est enregistré.	Titulaire de l'immatriculation

Tableau 10: Étapes à suivre lors d'une modification des données consécutive à un réaménagement avec un nouveau NEV

Étape	Acteur responsable
4. L'EE confirme la suppression du NEV précédent.	EE
5. Enregistrement du nouveau NEV dans le RNV avec indication du NEV précédant mentionnant les données relatives à la nouvelle autorisation de mise en service.	EE
6. L'EE notifie au demandeur le nouveau NEV.	EE

7.5.4. La procédure susmentionnée n'est applicable que si la nouvelle autorisation est demandée dans le même EM où le véhicule a pour la première fois été autorisé avant réaménagement.

7.5.5. Pour de nouvelles autorisations supplémentaires, il conviendra de suivre les étapes décrites aux tableaux 7 ou 8.

7.6. Suppression d'un enregistrement

7.6.1. Les suppressions seront codifiées conformément à l'appendice 3 de la décision relative au RNV. Un véhicule dont l'enregistrement est suspendu ou supprimé ne peut pas être exploité sur le réseau ferroviaire européen sous cet enregistrement.

Tableau 11: Étapes à suivre lors de la suppression d'un enregistrement

Étape	Acteur responsable
1. Demande (NEV renseigné par le titulaire de l'immatriculation) à soumettre à l'EE auprès de laquelle le véhicule est enregistré.	Titulaire de l'immatriculation
2. Suppression indiquant le code conformément à l'appendice 3 de la décision relative au RNV.	Entité(s) d'enregistrement

7.7. Communication entre un titulaire de l'immatriculation et une EE d'un autre État membre

7.7.1. En principe, les véhicules seront enregistrés pendant toute leur durée de vie dans le RNV de l'EM où ils ont obtenu leur première autorisation de mise en service, indépendamment des transferts éventuels du véhicule d'un détenteur à un autre sur tout le territoire de l'Union européenne. Cela peut entraîner des difficultés pratiques (par

exemple d'ordre linguistique) dans la communication entre les titulaires de l'immatriculation et les entités d'enregistrement des différents EM.

Afin de faciliter l'échange d'informations entre les titulaires de l'immatriculation et les EE des différents EM, les approches suivantes ont été élaborées:

- formulaire multilingue pour l'enregistrement d'autorisations supplémentaires;
- précodification de restrictions.

8. DISPONIBILITÉ DU RVV CE

La plupart des RNV devraient être opérationnels et reliés au RVV 7 jours sur 7 et 24 heures sur 24. Certains RNV peuvent être accessibles sur différents créneaux horaires, et il peut être difficile d'y accéder pendant différents jours fériés.

Les mises à jour et modifications ont lieu pendant les heures normales de travail.

Des RNV peuvent être déconnectés du RVV en raison de travaux de maintenance. Le RVV peut être indisponible du fait de la maintenance du système en dehors des heures de travail.

Si certains des RNV ne sont pas reliés au RVV, l'utilisateur sera informé après sa demande de recherche du pays dont les données ne peuvent être récupérées pour cause de non-connexion du RNV.