Ce texte constitue seulement un outil de documentation et n'a aucun effet juridique. Les institutions de l'Union déclinent toute responsabilité quant à son contenu. Les versions faisant foi des actes concernés, y compris leurs préambules, sont celles qui ont été publiées au Journal officiel de l'Union européenne et sont disponibles sur EUR-Lex. Ces textes officiels peuvent être consultés directement en cliquant sur les liens qui figurent dans ce document

►**B**

DÉCISION 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/CE

[notifiée sous le numéro C(2007) 5357]

(2007/756/CE)

(JO L 305 du 23.11.2007, p. 30)

Modifiée par:

		Journal officiel		
		n°	page	date
►**M1**	Décision 2011/107/UE de la Commission du 10 février 2011	L 43	33	17.2.2011
►**M2**	Décision 2012/757/UE de la Commission du 14 novembre 2012	L 345	1	15.12.2012
►**M3**	Règlement (UE) n° 519/2013 de la Commission du 21 février 2013	L 158	74	10.6.2013
►**M4**	Décision d'exécution (UE) 2018/1614 de la Commission du 25 octobre 2018	L 268	53	26.10.2018

Rectifiée par:

►**C1** Rectificatif, JO L 138 du 24.5.2013, p. 20 (2012/757/UE)

►**C2** Rectificatif, JO L 101 du 4.4.2014, p. 15 (2012/757/UE)

▼B

DÉCISION 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/CE

[notifiée sous le numéro C(2007) 5357]

(2007/756/CE)

Article premier

Les spécifications communes du registre national des véhicules prévu à l'article 14, paragraphe 5, de la directive 96/48/CE et à l'article 14, paragraphe 5, de la directive 2001/16/CE, telles qu'établies à l'annexe, sont adoptées.

▼M2

Article premier bis

L'appendice 6 de l'annexe de la présente décision s'applique à partir du 1er janvier 2014.

▼B

Article 2

Après l'entrée en vigueur de la présente décision, les États membres enregistrent les véhicules en recourant aux spécifications communes établies dans l'annexe.

Article 3

Les États membres enregistrent les véhicules existants ainsi qu'établi dans la section 4 de l'annexe.

Article 4

1. Conformément à l'article 14, paragraphe 4, point b), de la directive 96/48/CE et de l'article 14, paragraphe 4, point b), de la directive 2001/16/CE, les États membres désignent un organisme national chargé de la tenue et de la mise à jour du registre national des véhicules. Cet organisme peut être l'Autorité nationale de sécurité de l'État membre concerné. Les États membres veillent à ce que ces organismes collaborent et partagent des informations afin de garantir la communication en temps utile de tout changement de données.

2. Les États membres portent à la connaissance de la Commission et des autres États membres le nom de l'organisme désigné conformément au paragraphe 1, dans les douze mois suivant l'entrée en vigueur de la présente décision.

Article 5

1. Le matériel roulant mis en service pour la première fois en Estonie, en Lettonie ou en Lituanie et destiné à être utilisé en dehors de l'Union européenne au sein de la flotte de wagons du système ferroviaire à l'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.

▼B

2. Le matériel roulant mis en service pour la première fois dans un pays tiers et destiné à être utilisé sur le territoire de l'Union européenne au sein de la flotte de wagons du système ferroviaire à l'écartement de 1 520 mm n'est pas enregistré dans le RNV. Il doit néanmoins être possible de rechercher les informations énumérées dans l'article 14, paragraphe 5, points c), d) et e), dans la base de données d'informations du Conseil du transport ferroviaire de la CEI, conformément à l'article 14, paragraphe 4, de la directive 2001/16/CE.

Article 6

Les États membres sont destinataires de la présente décision.

▼**M1**

ANNEXE

1. DONNÉES

La présentation des données dans le registre national des véhicules (ci-après dénommé «RNV») est indiquée ci-après.

La numérotation des entrées correspond au formulaire normalisé proposé à l'appendice 4 pour l'enregistrement.

En outre, il est possible d'ajouter des champs supplémentaires tels que des remarques, l'identification des véhicules faisant l'objet d'une enquête (voir point 3.4), etc.

1.	►**M2** Code d'identification numérique tel que défini à l'appendice 6 ◄	Obligatoire
Contenu	Code d'identification numérique tel que défini à l'annexe P de la spécification technique d'interopérabilité (STI) «exploitation et gestion du trafic» (ci-après dénommée «STI OPE») ([1])	
Présentation	1.1. Numéro	12 chiffres
	1.2. Ancien numéro (le cas échéant, pour les véhicules renumérotés)	
2.	États membres et ANS	Obligatoire
Contenu	Identification de l'État membre dans lequel le véhicule a été immatriculé et de l'ANS qui a autorisé sa mise en service.	
Présentation	2.1. ►**M2** Code numérique de l'État membre tel que défini à l'appendice 6, partie 4 ◄	Code à deux chiffres
	2.2. Nom de l'ANS	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 du JO	Obligatoire (le cas échéant)
Contenu	Références de la déclaration «CE» de vérification et de l'organisme émetteur (le demandeur).	
Présentation	4.1. Date de déclaration	Date
	4.2. Référence du JO	Texte
	4.3. Cachet 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 pays	ISO (voir appendice 2)
	4.8. Code postal	Code alphanumérique

▼**M1**

5.	Référence au registre européen des types de véhicules autorisés (RETVA)	Obligatoire ([2])
Contenu	Référence autorisant l'accès aux données techniques pertinentes sur le RETVA ([3]). Cette référence est obligatoire si le type est défini dans le RETVA.	
Présentation	5. Référence autorisant l'accès aux données techniques pertinentes sur le RETVA.	Codes alphanumériques
5 *bis*	Série	Facultatif
Contenu	Identification d'une série, si le véhicule fait partie d'une série.	
	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 pays	ISO (voir appendice 2)
	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 pays	ISO (voir appendice 2)
	8.6. Code postal	Code alphanumérique
	8.7. MDV (le cas échéant)	Code alphanumérique

▼**M1**

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. Localité	Texte
	9.5. Code pays	ISO
	9.6. Code postal	Code alphanumérique
	9.7. Adresse courrier 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 deux chiffres
	10.2. Date de suppression	Date
11.	États membres dans lequel le véhicule est autorisé.	Obligatoire
Contenu	Liste des États membres dans lequel le véhicule est autorisé.	
Présentation	11. ►**M2** Code numérique de l'État membre tel que défini à l'appendice 6, partie 4 ◄	Liste
12.	Numéro de l'autorisation	Obligatoire
Contenu	Numéro harmonisé d'autorisation de mise en service, généré par l'ANS.	
Présentation	12. Numéro de l'autorisation	Pour les véhicules existants: texte. Pour les véhicules neufs: code alphanumérique fondé sur le NIE, voir appendice 2.

▼M1

13.	Autorisation de mise en service	Obligatoire
Contenu	Date de l'autorisation de mise en service du véhicule ([4]) et sa durée de validité.	
Présentation	13.1. Date d'autorisation	Date (AAAAMMJJ)
	13.2. Autorisation valable jusqu'au (si indiqué)	Date (AAAAMMJJ)
	13.3. Suspension de l'autorisation	Oui/Non

►M2 ([1]) Non utilisé. ◄

([2]) Pour les types de véhicule autorisés conformément à l'article 26 de la directive 2008/57/CE.

([3]) Le registre prévu à l'article 34 de la directive 2008/57/CE.

([4]) Autorisation accordée conformément au chapitre V de la directive 2008/57/CE ou autorisation accordée conformément aux régimes en vigueur avant la transposition de la directive 2008/57/CE.

2. ARCHITECTURE

2.1. **Liens avec d'autres registres**

Plusieurs registres sont en cours de mise en place en partie du fait de la nouvelle réglementation de l'Union européenne. Le tableau ci-après présente une synthèse des registres et bases de données qui, une fois opérationnels, pourraient avoir des liens avec le RNV.

Registre ou base de données	Entité responsable	Autres entités bénéficiant d'un droit d'accès
RNV (directive «interopérabilité»)	Entité d'enregistrement (EE) ([1])/ANS	Autre ANS/EE/EF/GI/OI/OR/Détenteur/Propriétaire/ERA/OTIF
RETVA (directive «Interopérabilité»)	ERA	Public
BRMR (STI TAF et PEDS)	Détenteur	EF/GI/ANS/ERA/Détenteur/Ateliers
WIMO (STI TAF et PEDS)	Pas encore décidé	EF/GI/ANS/ERA/Détenteur/Ateliers/
Registre du matériel roulant ferroviaire (convention du Cap) ([2])	Greffier	Public
Registre de l'OTIF (COTIF 99 – ATMF)	OTIF	Autorités compétentes/EF/GI/OI/OR/Détenteur/Propriétaire/ERA/OTIF Sec.

([1]) L'entité d'enregistrement («EE») est l'entité désignée par chaque État membre, conformément à l'article 33, paragraphe 1, point b), de la directive 2008/57/CE, pour tenir à jour le RNV.

([2]) Ainsi qu'établi par le protocole à la convention relative aux garanties internationales portant sur des matériels d'équipement mobiles, dit protocole de Luxembourg, portant sur les questions spécifiques au matériel roulant ferroviaire, signé à Luxembourg le 23 février 2007.

Il n'est pas possible d'attendre que tous les registres soient prêts avant de mettre en œuvre le RNV. La spécification du RNV doit dès lors autoriser la mise en interface ultérieure avec les autres registres. À cet effet:

— RETVA: il y est fait référence dans le RNV, par l'indication du type de véhicule. La clé pour la liaison de ces deux registres est le point n° 5,

▼**M1**

— BRMR: contient certains éléments «administratifs» du RNV. En cours de spécification dans le cadre du PEDS de la STI TAF. Le PEDS doit prendre en compte la spécification du RNV,

— WIMO: contient des informations de la BRMR, ainsi que des données de maintenance. Aucun lien avec le RNV n'est prévu,

▼**M2**

— RMDV: celui-ci est géré conjointement par l'ERA et l'OTIF (l'ERA pour l'Union européenne et l'OTIF pour tous les États membres de l'OTIF non européens). Le détenteur est enregistré dans le RNV. L'appendice 6 identifie d'autres registres centraux généraux (codes de types de véhicule, codes d'interopérabilité, codes pays, etc.) à gérer par un «organisme central» créé en collaboration par l'ERA et l'OTIF,

▼**M1**

— registre du matériel roulant ferroviaire (convention du Cap/protocole de Luxembourg): registre d'informations financières en rapport avec les équipements mobiles. Ce registre reste à développer. Il existe un lien possible car le registre de l'UNIDROIT doit contenir des informations sur le numéro et le propriétaire d'un véhicule. La clé pour la liaison de ces deux registres est le premier NImE attribué au véhicule,

— registre de l'OTIF: ce registre est en cours de développement en tenant compte des autres registres de l'Union européenne.

L'architecture de l'ensemble du système ainsi que les liens entre le RNV et les autres registres seront définis de manière à permettre l'accès aux informations souhaitées, selon les besoins.

2.2. **Architecture générale des RNV de l'Union européenne**

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

Les données des RNV seront stockées au niveau national et seront accessibles par l'intermédiaire d'une application en ligne (dotée de sa propre adresse internet).

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

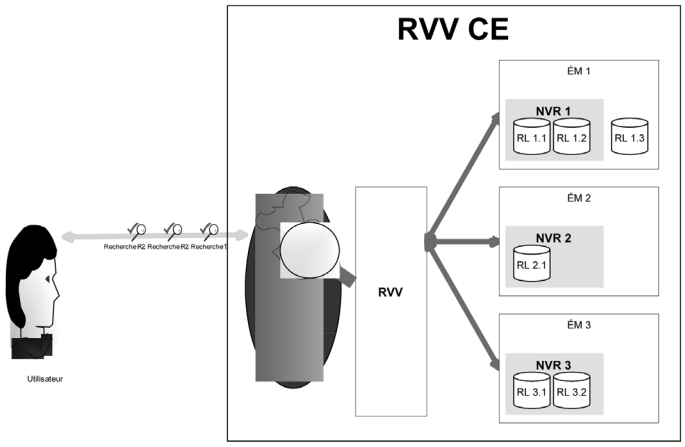
— le registre virtuel des véhicules (RVV), moteur central de recherche de l'ERA,

— les registres nationaux des véhicules, registres locaux situés dans les États membres. Les États membres peuvent utiliser le RNV normalisé (RNVn) défini par l'Agence ou développer leurs propres applications, en conformité avec la présente spécification. Dans ce dernier cas, aux fins de la communication du RNV avec le RVV, les États membres utiliseront un moteur de traduction (MT) développé par l'Agence.

▼M1

Figure 1

Architecture du RVV CE



Cette architecture est fondée sur deux sous-systèmes complémentaires afin de rendre possible des recherches sur les données situées dans tous les États membres. Elle permettra:

— d'établir des registres informatisés au niveau national et de les ouvrir à la consultation croisée,

— de remplacer les registres sur papier par des fichiers électroniques afin que les États membres puissent 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 membres 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.

L'Agence mettra à la disposition des RL les dossiers et documents d'installation suivants à utiliser pour mettre en place le RNVn et le MT et pour les connecter au RVV central:

— dossiers d'installation:

  — sNVR_Installation_Files *(pour le RNVn)*,

  — TE_Installation_Files *(pour le moteur de traduction MT)*,

— documents:

  — Administrator_Guide_sNVR *(guide de l'administrateur pour le RNVn)*,

  — CSV_export;

  — CSV_import;

  — sNVR_Deployment_Guide *(guide de mise en œuvre du RNVn)*,

▼M1

— User_Guide_sNVR *(guide de l'utilisateur du RNVn)*,

— NVR-TE_Deployment_Guide *(guide de mise en œuvre du moteur de traduction)*,

— NVR-TE_Integration_Guide *(guide d'intégration du moteur de traduction)*,

— User_Guide_VVR *(guide de l'utilisateur du RVV)*.

3. MODE DE FONCTIONNEMENT

3.1. **Utilisation du RNV**

Le RNV doit être utilisé essentiellement aux fins suivantes:

— enregistrement des autorisations,

— enregistrement des NImE attribués aux véhicules,

— rechercher des informations succinctes à valeur européenne sur un véhicule particulier,

— suivre les aspects juridiques tels que les obligations et les informations légales,

— obtenir des informations aux fins d'inspections principalement liées à la sécurité et à la maintenance,

— permettre le contact entre le propriétaire et le détenteur,

— effectuer un contrôle croisé pour certaines exigences de sécurité avant la délivrance de certificats de sécurité,

— suivre un véhicule particulier.

3.2. **Formulaires de demande**

▼M4

3.2.1. *Demande d'enregistrement*

Le formulaire 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 «Nouvel enregistrement». Elle remplit le formulaire et le transmet:

— à l'entité d'enregistrement de l'État membre dans lequel le véhicule doit être enregistré, en remplissant tous les champs,

— à l'entité d'enregistrement du premier État membre dans lequel elle prévoit d'utiliser le véhicule, dans le cas d'un véhicule provenant d'un pays tiers (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.

▼M1

3.2.2. *Enregistrement d'un véhicule et délivrance d'un numéro d'immatriculation européen*

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

Il est possible de remplir un formulaire d'enregistrement séparé pour chaque véhicule ou un seul formulaire pour un ensemble de véhicules de la même série, en joignant la liste des véhicules.

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

▼M1

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

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

— coche la case «Modification»,

— inscrit le NImE actuel (point nº 0),

— coche la ou les cases signalant les points modifiés,

— saisit le nouveau contenu du ou des points modifiés puis transmet le formulaire aux entités d'enregistrement de tous les États membres dans lesquels le véhicule est enregistré.

L'utilisation du formulaire normalisé peut ne pas être suffisante dans certains cas. Au besoin, l'entité d'enregistrement concernée peut soumettre des documents complémentaires sous forme papier ou électronique.

Sauf indication contraire dans les documents d'enregistrement, le détenteur du véhicule est considéré comme le «titulaire de l'immatriculation» au sens de l'article 33, paragraphe 3, de la directive 2008/57/CE.

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.

Lorsque, du fait de modifications techniques, le véhicule a reçu, conformément à la STI OPE, un nouvel NImE, le titulaire de l'immatriculation signale ces changements et, le cas échéant, la nouvelle autorisation de mise en service, à l'entité d'enregistrement de l'État membre dans lequel le véhicule est enregistré. Cette entité attribue au véhicule un nouvel NImE.

▼M4

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.

▼M1

3.2.4. *Suppression de l'enregistrement*

L'entité qui demande la suppression d'un enregistrement coche la case «Suppression». Elle complète ensuite le point nº 10 et envoie le formulaire à l'EE de tous les États membres dans lequel le véhicule est enregistré.

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

▼M4

3.2.5. *Autorisation dans plusieurs États membres*

1. Les véhicules sont enregistrés uniquement dans le RNV du premier État membre dans lequel ils ont reçu une autorisation de mise en service ou, pour les véhicules pour lesquels une autorisation de mise sur le marché a été accordée conformément à la directive (UE) 2016/797 du Parlement européen et du Conseil ([1]), uniquement dans un État membre dans le domaine d'utilisation de l'autorisation de mise sur le marché, sans préjudice du transfert d'enregistrement vers un autre RNV conformément au point 3.2.6, paragraphe 2.

([1]) Directive (UE) 2016/797 du Parlement européen et du Conseil du 11 mai 2016 relative à l'interopérabilité du système ferroviaire au sein de l'Union européenne (JO L 138 du 26.5.2016, p. 44).

▼M4

2. Les véhicules en provenance de pays tiers qui entrent dans le système ferroviaire de l'Union et qui sont enregistrés dans un registre des véhicules qui n'est pas conforme à la présente spécification ou n'est pas connecté au RVV CE sont enregistrés uniquement dans le RNV du premier État membre dans lequel les véhicules sont destinés à être exploités sur le système ferroviaire de l'Union.

3. Les véhicules en provenance de pays tiers qui entrent dans le système ferroviaire de l'Union et qui sont enregistrés dans un registre des véhicules conforme à la présente spécification et connecté au RVV CE, lorsqu'un accord international auquel l'Union européenne est partie le prévoit, ne sont enregistrés dans aucun RNV.

4. Pour tout véhicule, le RNV de l'enregistrement contient les données concernant les points 2, 6, 12 et 13 pour chaque État membre où une autorisation de mise en service a été accordée.

La présente disposition est sans préjudice des articles 3 et 5.

3.2.6. *Transfert d'enregistrement et changement de NEV*

1. Le NEV est modifié lorsqu'il ne reflète pas l'aptitude à l'interopérabilité ou les caractéristiques techniques conformément à l'appendice 6, en raison de modifications techniques du véhicule. Ces modifications techniques peuvent nécessiter une nouvelle autorisation de mise en service conformément aux articles 21 à 26 de la directive 2008/57/CE du Parlement européen et du Conseil [1] ou une nouvelle autorisation de mise sur le marché et, le cas échéant, une nouvelle autorisation par type de véhicule, conformément aux articles 21 et 24 de la directive (UE) 2016/797. Le détenteur informe l'entité d'enregistrement de l'État membre 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 NEV au véhicule.

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

3.3. **Droits d'accès**

Les droits d'accès aux données du RNV d'un État membre donné «XX» sont répertoriés dans le tableau suivant:

Entité	Droits de consultation	Droits de mise à jour
Entité d'enregistrement de l'État membre «XX»	Toutes les données	Toutes les données dans le registre des véhicules de l'État membre «XX»
ANS	Toutes les données	Aucun
Agence	Toutes les données	Aucun
Détenteur	Toutes les données relatives aux véhicules dont il est le détenteur	Aucun

[1] Directive 2008/57/CE du Parlement européen et du Conseil du 17 juin 2008 relative à l'interopérabilité du système ferroviaire au sein de la Communauté (JO L 191 du 18.7.2008, p. 1).

▼**M4**

Entité	Droits de consultation	Droits de mise à jour
ECE	Toutes les données relatives aux véhicules dont il est l'ECE, à l'exception des références du propriétaire	Aucun
Propriétaire	Toutes les données des véhicules dont il est le propriétaire	Aucun
Entreprise ferroviaire	Toutes les données fondées sur un ou plusieurs numéros de véhicule, à l'exception des références du propriétaire	Aucun
Gestionnaire d'infrastructure	Toutes les données fondées sur un ou plusieurs numéros de véhicule, à l'exception des références du propriétaire	Aucun
Organisme d'enquête visé à l'article 22 de la directive (UE) 2016/798 du Parlement européen et du Conseil ([1]) et organisme de contrôle visé à l'article 55 de la directive 2012/34/UE du Parlement européen et du Conseil ([2])	Toutes les données relatives aux véhicules contrôlés ou surveillés	Aucun
Organisme émetteur de la déclaration «CE» de vérification (le demandeur)	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	Aucun
Autres utilisateurs légitimes reconnus par l'ANS ou l'Agence ([3])	À définir de façon appropriée, la durée pourrait être limitée, à l'exception des références du propriétaire	Aucun

([1]) Directive (UE) 2016/798 du Parlement européen et du Conseil du 11 mai 2016 relative à la sécurité ferroviaire (JO L 138 du 26.5.2016, p. 102).

([2]) Directive 2012/34/UE du Parlement européen et du Conseil du 21 novembre 2012 établissant un espace ferroviaire unique européen (JO L 343 du 14.12.2012, p. 32).

([3]) L'Agence définit la procédure de reconnaissance des utilisateurs légitimes en coopération avec les ANS.

Les droits d'accès aux données des RNV peuvent être étendus aux entités de pays tiers concernées ou à une organisation intergouvernementale compétente lorsqu'un accord international auquel l'Union européenne est partie le prévoit.

▼M1

3.4. **Archives historiques**

Toutes les données contenues dans le RNV doivent être conservées pendant dix ans à compter de la date de suppression de l'enregistrement 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 dix ans, les données relatives à ces véhicules pourront être conservées plus longtemps, si nécessaire.

Après la suppression de l'enregistrement d'un véhicule, aucun des numéros d'immatriculation attribués à ce véhicule ne doit être attribué à un autre véhicule pendant cent ans à compter de la date de la 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**

Les treize points retenus sont énumérés ci-après, en précisant s'ils sont obligatoires ou non.

4.1.1. *Point n° 1 – Numéro d'immatriculation européen (obligatoire)*

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

Pays dans lesquels il existe un code pays unique:

Ces véhicules doivent conserver leur numéro actuel. Le numéro à douze 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.

Ces véhicules doivent conserver leur numéro actuel. Le numéro à douze chiffres doit être enregistré sans aucune modification ([1]).

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

b) Véhicules sans numéro d'identification à douze chiffres

Une procédure en deux étapes s'applique:

— un numéro à douze chiffres (conformément à la STI OPE) défini en fonction des caractéristiques du véhicule est attribué dans le RNV. Le système informatique doit ensuite associer ce numéro au numéro d'immatriculation actuel du véhicule,

— pour les véhicules utilisés dans le trafic international, à l'exception de ceux réservés à un usage historique: le numéro à douze chiffres est apposé physiquement sur le véhicule dans un délai de six ans après l'attribution dans le RNV. Pour les véhicules utilisés dans le trafic national et pour ceux réservés à un usage historique: l'apposition physique du numéro à douze chiffres est facultative.

([1]) 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.

▼**M1**

4.1.2. *Point nº 2 – État membre et ANS (obligatoire)*

Le point «État membre» doit toujours renseigner l'État membre dans lequel le véhicule est enregistré dans son RNV. Pour les véhicules originaires de pays tiers, ce point renseigne le premier État membre qui a autorisé la mise en service du véhicule sur le réseau ferroviaire de l'Union européenne. Le point «ANS» indique l'entité qui a délivré l'autorisation de mise en service du véhicule.

4.1.3. *Point nº 3 – Année de fabrication*

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

4.1.4. *Point nº 4 – Référence CE*

Cette référence n'existe généralement pas pour les véhicules existants, à l'exception d'une poignée de MRGV, et ne doit être enregistrée que si elle est disponible.

4.1.5. *Point nº 5 – Référence au RETVA*

À n'enregistrer que si disponible.

Jusqu'à la mise en place du RETVA, il peut être fait référence au registre du matériel roulant (article 22 *bis* de la directive 96/48/CE du Conseil ([1]) et article 24 de la directive 2001/16/CE du Parlement européen et du Conseil ([2])).

4.1.6. *Point nº 6 – Restrictions*

À n'enregistrer que si disponible.

4.1.7. *Point nº 7 – Propriétaire (obligatoire)*

Obligatoire et normalement disponible.

4.1.8. *Point nº 8 – Détenteur (obligatoire)*

Obligatoire et normalement disponible. Le MDV (code unique figurant dans le registre MDV) doit être saisi si le détenteur le possède.

4.1.9. *Point nº 9 – Entité en charge de la maintenance (obligatoire)*

Point obligatoire.

4.1.10. *Point nº 10 – Suppression*

Applicable le cas échéant.

4.1.11. *Point nº 11 – États membres 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 nº 12 – Numéro d'autorisation*

À n'enregistrer que si disponible.

4.1.13. *Point nº 13 – Mise en service (obligatoire)*

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

([1]) JO L 235 du 17.9.1996, p. 6.
([2]) JO L 110 du 20.4.2001, p. 1.

▼**M1**

4.2. **Procédure**

L'entité auparavant responsable de l'enregistrement du véhicule doit transmettre toutes les informations dont elle dispose à l'ANS 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 membres, l'EE qui l'enregistre transmet les données pertinentes aux EE des autres États membres concernés.

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

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

— l'entité auparavant responsable de l'enregistrement du véhicule,

— le détenteur,

— l'ERA.

▼M4

Appendice 1

CODIFICATION DES RESTRICTIONS

1. PRINCIPES

Un code harmonisé ou un code national est attribué aux restrictions prévues dans l'autorisation de mise en service conformément aux articles 21 à 26 de la directive 2008/57/CE ou dans l'autorisation de mise sur le marché et, le cas échéant, à une nouvelle autorisation par type de véhicule, conformément aux articles 21 et 24 de la directive (UE) 2016/797.

2. STRUCTURE

Chaque code est une association des éléments suivants:

— la catégorie de restriction,

— le type de restriction,

— la valeur ou la spécification,

qui sont joints par un point (.):

[Catégorie].[Type].[Valeur ou spécification].

3. CODES DE RESTRICTION

1. Des codes de restriction harmonisés sont applicables dans tous les États membres.

   L'Agence tient à jour la liste des codes de restriction harmonisés pour l'ensemble du système ferroviaire de l'Union et la publie sur son site internet.

   Si une autorité nationale de sécurité estime nécessaire d'ajouter un nouveau code à la liste des codes de restriction harmonisés, elle demande à l'Agence d'évaluer cet ajout.

   L'Agence évalue la demande, en consultation avec les autres autorités nationales de sécurité, lorsque cela est approprié. Le cas échéant, l'Agence ajoute un nouveau code de restriction à la liste.

2. L'Agence tient à jour la liste des codes de restriction nationaux. L'utilisation de codes de restriction nationaux est limitée aux restrictions qui reflètent les caractéristiques particulières du système ferroviaire existant d'un État membre et sont peu susceptibles d'être appliquées de la même façon dans d'autres États membres.

   S'agissant des types de restrictions qui ne figurent pas dans la liste visée au point 1, l'autorité nationale de sécurité demande à l'Agence d'ajouter un nouveau code à la liste des codes de restriction nationaux. L'Agence évalue la demande, en consultation avec les autres autorités nationales de sécurité, lorsque cela est approprié. Le cas échéant, l'Agence ajoute un nouveau code de restriction à la liste.

3. Le code de restriction pour les autorités de sécurité multinationales est traité de la même manière que le code de restriction national.

4. L'utilisation de restrictions non codifiées est limitée aux restrictions qui, du fait de leurs caractéristiques spécifiques, sont peu susceptibles d'une application à plusieurs types de véhicules.

   L'Agence tient à jour une liste unique de codes de restriction pour le REV, le registre européen des types de véhicules autorisés visé à l'article 48 de la directive (UE) 2016/797, le guichet unique et la base de données sur l'interopérabilité et la sécurité de l'Agence de l'Union européenne pour les chemins de fer.

5. Le cas échéant, l'Agence peut coordonner le processus d'harmonisation des codes de restriction avec une organisation intergouvernementale compétente lorsqu'un accord international auquel l'Union européenne est partie le prévoit.

▼**M4**

Appendice 2

STRUCTURE ET CONTENU DU NUMÉRO D'IDENTIFICATION EUROPÉEN

L'Agence établit la structure et le contenu du numéro d'identification européen (NIE), y compris la codification des types de documents concernés, dans un document technique et publie ce document technique sur son site internet.

▼M1

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'ANS 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 européen (complet ou partiel).
30	Suppression Aucun motif précisé	L'enregistrement du véhicule à des fins d'exploitation sur le réseau ferroviaire européen 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 européen.
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 européen.

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 européen sous cet enregistrement.

— La réactivation d'un enregistrement exige une nouvelle autorisation de la part de l'ANS, en fonction des conditions liées au motif de la suspension et de la suppression.

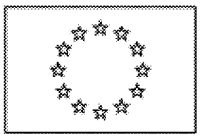
— Le transfert d'enregistrement se fait dans les conditions énoncées à l'article 1er *ter* de la décision 2006/90/CE de la Commission ([1]) et à l'article 1er *ter* de la décision 2008/231/CE de la Commission ([2]), telle que modifiée par la décision 2010/640/UE ([3]); il consiste en un nouvel enregistrement du véhicule suivi de la suppression de l'ancien enregistrement.

([1]) JO L 359 du 18.12.2006, p. 1.
([2]) JO L 84 du 26.3.2008, p. 1.
([3]) JO L 280 du 26.10.2010, p. 29.

▼M1

Appendice 4

FORMULAIRE STANDARD D'ENREGISTREMENT



Formulaire standard pour l'enregistrement des véhicules autorisés (1)

conformément à la directive 2008/57/CE et à la législation nationale applicable

Objet de la demande: Nouvel enregistrement ☐ Modification ☐ (2) Suppression ☐

INFORMATIONS CONCERNANT LE VÉHICULE

1. **Numéro**

1.1. Numéro d'immatriculation européen (3) _ _ _ _ _ _ _ _ _ _ _ _ - _

1.2. Numéro attribué précédemment au véhicule (4)

2. **État membre ayant autorisé le véhicule et ANS compétente auquel l'autorisation est demandée**

2.1. État membre: _ _

2.2. Nom de l'ANS: .....

3. **Année de construction:** _ _ _ _

4. **Référence CE**

4.1. Date de déclaration: _ _ _ _ _ _ _ _

4.2. Référence CE: .....

4.3. Nom de l'organisme émetteur: .....

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: .....

5. **Référence au registre européen des types autorisés de véhicules:**

5 *bis.* **Série**

(1) Ce formulaire peut également être obtenu par voie électronique.
(2) La case devant chaque modification doit aussi être cochée.
(3) Sans objet lors d'un premier enregistrement.
(4) Sans objet lors d'un premier enregistrement.

▼M1

6. **Restrictions**

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

..... _ _ _, _ _ _, _ _ _, _ _ _, _ _ _, _ _ _, _ _ _, _ _ _, _ _ _

6.2. Restrictions (texte): .....

IINFORMATIONS 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: .....

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 courrier électronique: .....

10. **Suppression**

10.1. Mode (code): _ _ _

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

11. **États membres dans lesquels le véhicule est déjà autorisé**

.....

▼M1

Identification de l'entité demandant l'enregistrement: .....

Date: _ _ _ _ _ _ _ _

Nom et signature du responsable: .....

RÉFÉRENCES DE L'AUTORITÉ DE SÉCURITÉ

1.1. **Numéro d'immatriculation européen attribué** (1) _ _ _ _ _ _ _ _ _ _ _ _ - _

12. **Numéro de l'autorisation** _ _ _ _ _ _ _ _ _ _ _ _ _ _ _ _

13. **Mise en service**

13.1. Date d'autorisation: _ _ _ _ _ _ _ _

13.2. Autorisation valable jusqu'au: _ _ _ _ _ _ _ _

Date de réception de la demande: _ _ _ _ _ _ _ _

Date de la suppressionl _ _ _ _ _ _ _ _

(1) Possibilité de joindre une liste dans le cas de plusieurs véhicules de la même série ou commande.

▼**M1**

Appendice 5

GLOSSAIRE

Abréviation	Définition
ANS	Autorité nationale de sécurité
BD	Base de données
BRMR (TAF)	Base de données de référence du matériel roulant (TAF)
CE	Commission européenne
CEI	Communauté des États indépendants
COTIF	Convention relative aux transports internationaux ferroviaires
EE	Entité d'enregistrement, c'est-à-dire l'organisme chargé de tenir et de mettre à jour le RNV
EF	Entreprise ferroviaire
EM	État membre de l'Union européenne
EN	Norme européenne (Euronorme)
ERA	European Railway Agency (Agence ferroviaire européenne), également appelée «l'Agence»
ERTMS	European Rail Traffic Management System (Système européen de gestion du trafic ferroviaire)
GI	Gestionnaire d'infrastructure
GV	Grande vitesse (système à ~)
INF	Infrastructure
ISO	Organisation internationale de normalisation
MDV	Marquage du détenteur du véhicule
MR	Matériel roulant
NIE	Numéro d'identification européen
NImE	Numéro d'immatriculation européen
OI	Organisme d'investigation
ON	Organisme notifié
OPE (STI)	Exploitation et gestion du trafic (TSI)
OR	Organisme réglementaire
OTIF	Organisation intergouvernementale pour les transports internationaux ferroviaires
PEDS (TAF)	Plan européen de déploiement stratégique (TAF)
RC	Rail conventionnel (système)
RETVA	Registre européen des types de véhicules autorisés
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

▼**M1**

Abréviation	Définition
RMDV	Registre de marquage du détenteur du véhicule
RNV	Registre national des véhicules
RVV	Registre virtuel des véhicules
RVV CE	Registre virtuel centralisé européen des véhicules
SCC	Système de contrôle-commande
STI	Spécification technique d'interopérabilité
TAF (STI)	Applications télématiques au service du fret (STI)
TI	Technologie de l'information
UE	Union européenne
WAG (STI)	Wagon (STI)
WIMO (TAF)	Base de données opérationnelle intermodale et des wagons (TAF)

▼M2

Appendice 6

PARTIE «0» - IDENTIFICATION DU VÉHICULE

Remarques générales

Le présent appendice décrit le numéro d'immatriculation européen et le marquage correspondant, appliqués de manière visible sur le véhicule pour l'identifier sans aucune ambiguïté et de manière univoque et permanente lors de son exploitation. Il ne décrit pas les autres numérotations ou marquages éventuellement gravés ou fixés de manière permanente sur le châssis ou les principaux organes du véhicule lors de sa fabrication.

Numéro d'immatriculation européen et abréviations correspondantes

Il est attribué à chaque véhicule ferroviaire un numéro de 12 chiffres (appelé numéro d'immatriculation européen de véhicule ou NEV) ayant la structure suivante:

<table>
<tr><th>Groupe matériel roulant</th><th>Aptitude à l'interopérabilité et type de véhicule [2 chiffres]</th><th>Pays d'immatriculation du véhicule [2 chiffres]</th><th>Caractéristiques techniques [4 chiffres]</th><th>Numéro de série [3 chiffres]</th><th>Chiffre d'autocontrôle [1 chiffre]</th></tr>
<tr><td>Wagons</td><td>00 à 09
10 à 19
20 à 29
30 à 39
40 à 49
80 à 89
[pour plus de détails, voir la partie 6]</td><td rowspan="4">01 à 99
[pour plus de détails, voir la partie 4]</td><td>0000 à 9999
[pour plus de détails, voir la partie 9]</td><td>000 à 999</td><td rowspan="4">0 à 9
[pour plus de détails, voir la partie 3]</td></tr>
<tr><td>Véhicules remorqués de transport de voyageurs</td><td>50 à 59
60 à 69
70 à 79
[pour plus de détails, voir la partie 7]</td><td>0000 à 9999
[pour plus de détails, voir la partie 10]</td><td>000 à 999</td></tr>
<tr><td>Matériel moteur et unités d'une rame formant un ensemble fixe ou prédéfini</td><td>90 à 99
[pour plus de détails, voir la partie 8]</td><td colspan="2">0000000 à 8999999
[la signification de ces chiffres est définie par les États membres et éventuellement par des accords bilatéraux ou multilatéraux]</td></tr>
<tr><td>Véhicules spéciaux</td><td>9000 à 9999
[pour plus de détails, voir la partie 11]</td><td>000 à 999</td></tr>
</table>

Dans un pays donné, les 7 chiffres des caractéristiques techniques et le numéro de série suffisent à identifier de manière unique et sans ambiguïté un véhicule dans les groupes de véhicules remorqués de transport de voyageurs et de véhicules spéciaux ([1]).

Le numéro est complété par un marquage alphabétique:

a) l'abréviation du pays d'immatriculation du véhicule (pour plus de détails, voir la partie 4);

b) le marquage du détenteur de véhicule (pour plus de détails, voir la partie 1);

c) les abréviations des caractéristiques techniques (pour plus de détails sur les wagons, voir la partie 12; pour plus de détails sur les véhicules remorqués de transport de voyageurs, voir la partie 13).

Le numéro d'immatriculation européen de véhicule doit être modifié lorsqu'il ne reflète pas l'aptitude à l'interopérabilité ou les caractéristiques techniques conformément au présent appendice, en raison de modifications techniques du véhicule. De telles modifications techniques peuvent nécessiter une nouvelle mise en service conformément aux articles 20 à 25 de la directive 2008/57/CE.

([1]) Pour les véhicules spéciaux, le numéro doit être unique dans un pays donné et doit contenir le premier, et les cinq derniers chiffres des caractéristiques et du numéro de série.

▼M2

PARTIE 1 — MARQUAGE DU DÉTENTEUR DE VÉHICULE (MDV)

▼M4

1. **Définition du marquage du détenteur du véhicule (MDV)**

Un marquage du détenteur de véhicule (MDV) est un code alphabétique comportant 2 à 5 lettres ([1]). Il est inscrit sur chaque véhicule ferroviaire, à proximité du numéro d'immatriculation européen. Il désigne le détenteur du véhicule tel qu'il est enregistré dans le registre national des véhicules.

Le MDV est unique et valable dans tous les États membres et dans tous les pays qui concluent un accord impliquant l'application du système de numérotation des véhicules et de MDV comme indiqué dans la présente décision.

▼M2

2. **Format du marquage du détenteur de véhicule**

Le MDV est une représentation du nom complet ou de l'abréviation du détenteur du véhicule si possible de manière reconnaissable. Il est admis d'utiliser les 26 lettres de l'alphabet latin. Les lettres du MDV sont écrites en haut de casse. Celles qui ne sont pas les premières lettres de mots contenus dans le nom du détenteur peuvent être écrites en bas de casse. Pour la vérification de l'unicité du marquage, les lettres écrites en bas de casse seront considérées comme écrites en haut de casse.

Les lettres peuvent contenir des signes diacritiques ([2]). Ceux-ci sont ignorés pour la vérification de l'unicité du marquage.

Pour les véhicules de détenteurs résidant dans un pays qui n'utilise pas l'alphabet latin, une traduction du MDV dans son propre alphabet peut être apposée après le MDV et séparée de celui-ci par une barre de fraction («/»). Ce MDV traduit n'est pas pris en considération aux fins du traitement de données.

3. **Dispositions relatives à l'attribution du marquage du détenteur de véhicule**

Plusieurs MDV peuvent être attribués à un détenteur de véhicule, dans le cas où:

— le détenteur a un nom officiel dans plusieurs langues,

— le détenteur de véhicule a de bonnes raisons de faire la distinction entre différents parcs de véhicules au sein de son organisation.

Il peut être attribué un seul MDV à un groupe d'entreprises:

— lorsqu'elles appartiennent à une seule structure sociale (ex. structure de holding),

— lorsqu'elles appartiennent à une seule structure sociale qui a désigné et mandaté un organisme dans sa structure propre pour traiter toutes ces questions au nom et pour le compte de toutes les autres,

— qui ont mandaté une personne morale séparée et unique pour traiter de toutes ces questions en leur nom et pour leur compte, auquel cas ladite personne morale est le détenteur.

4. **Registre des marquages du détenteur de véhicule et procédure d'attribution**

Le registre des MDV est publié et mis à jour en temps réel.

Une demande de MDV est déposée auprès de l'autorité nationale compétente du demandeur et transmise à l'ERA. Un MDV peut être utilisé uniquement après sa publication par l'ERA.

([1]) La SNCB/NMBS peut continuer à utiliser la lettre B dans un cercle.

([2]) Les caractères diacritiques sont des signes d'accentuation, comme dans À, Ç, Ö, Č, Ž, Å, etc. Les caractères spéciaux, tels que Ø et Æ seront représentés par une seule lettre; pour la vérification de l'unicité du marquage, Ø est traité comme un O et Æ comme un A.

▼**M2**

Le détenteur d'un MDV doit informer l'autorité nationale compétente lorsqu'il n'utilise plus un marquage, et l'autorité nationale compétente transmettra ces informations à l'ERA. Le MDV sera alors annulé une fois que le détenteur aura prouvé que le marquage a été modifié sur tous les véhicules concernés. Ce MDV ne sera pas réattribué avant 10 ans, sauf au détenteur initial ou, à sa demande, à un autre détenteur.

Un MDV peut être cédé à un autre détenteur lorsqu'il est l'ayant droit du détenteur initial. Il reste valable lorsque le détenteur change de nom et que le nouveau nom n'a aucune ressemblance avec le MDV.

En cas de changement de détenteur entraînant un changement de MDV, il doit être apposé un nouveau MDV sur les véhicules concernés dans un délai de trois mois à compter de la date d'enregistrement du changement de détenteur au Registre national de véhicules. En cas d'incohérence entre le MDV apposé sur le véhicule et les données figurant au Registre national de véhicules (RNV), l'inscription au RNV prévaut.

PARTIE 2

Non utilisée

PARTIE 3 — RÈGLES DE DÉTERMINATION DU CHIFFRE D'AUTOCONTRÔLE (12e CHIFFRE)

Le chiffre d'autocontrôle est déterminé de la manière suivante:

— les chiffres en position paire (en partant de la droite) de la numérotation de base ont leur propre valeur décimale,

— les chiffres en position impaire (en partant de la droite) de la numérotation de base sont multipliés par deux,

— la somme constituée par les chiffres en position paire et par tous les chiffres qui constituent les produits partiels obtenus à partir des positions impaires est alors calculée,

— le chiffre des unités de cette somme est retenu,

— le complément requis pour porter le chiffre des unités à 10 constitue le chiffre de contrôle; si ce chiffre des unités est égal à zéro, dans ce cas, le chiffre de contrôle sera également zéro.

Exemples

1.

Soit la numérotation de base suivante:	3	3	8	4	4	7	9	6	1	0	0
Facteur de multiplication	2	1	2	1	2	1	2	1	2	1	2
	6	3	16	4	8	7	18	6	2	0	0

Somme: 6 + 3 + 1 + 6 + 4 + 8 + 7 + 1 + 8 + 6 + 2 + 0 + 0 = 52

Le chiffre des unités de cette somme est 2.

Le chiffre de contrôle sera donc 8 et le numéro de base devient ainsi le numéro d'immatriculation 33 84 4796 100 – 8.

2.

Soit la numérotation de base suivante:	3	1	5	1	3	3	2	0	1	9	8
Facteur de multiplication	2	1	2	1	2	1	2	1	2	1	2
	6	1	10	1	6	3	4	0	2	9	16

Somme: 6 + 1 + 1 + 0 + 1 + 6 + 3 + 4 + 0 + 2 + 9 + 1 + 6 = 40

Le chiffre des unités de cette somme est 0.

Le chiffre de contrôle sera donc 0 et le numéro de base devient ainsi le numéro d'immatriculation 31 51 3320 198 – 0.

▼**M4**

PARTIE 4 — CODIFICATION DES PAYS D'IMMATRICULATION DES VÉHICULES (3E ET 4E CHIFFRES ET ABRÉVIATION)

Les informations relatives aux pays tiers sont fournies à titre purement indicatif.

Pays	Code alphabétique du pays (1)	Code numérique du pays
Albanie	AL	41
Algérie	DZ	92
Arménie	AM	58
Autriche	A	81
Azerbaïdjan	AZ	57
Biélorussie	BY	21
Belgique	B	88
Bosnie-Herzégovine	BIH	50 et 44 (2)
Bulgarie	BG	52
Chine	RC	33
Croatie	HR	78
Cuba	CU (1)	40
Chypre	CY	
République tchèque	CZ	54
Danemark	DK	86
Égypte	ET	90
Estonie	EST	26
Finlande	FIN	10
France	F	87
Géorgie	GE	28
Allemagne	D	80
Grèce	GR	73
Hongrie	H	55
Iran	IR	96
Iraq	IRQ (1)	99
Irlande	IRL	60
Israël	IL	95
Italie	1	83
Japon	J	42

Pays	Code alphabétique du pays (1)	Code numérique du pays
Lituanie	LT	24
Luxembourg	L	82
Ancienne République yougoslave de Macédoine	MK	65
Malte	MT	
Moldavie	MD (1)	23
Monaco	MC	
Mongolie	MGL	31
Monténégro	MNE	62
Maroc	MA	93
Pays-Bas	NL	84
Corée du Nord	PRK (1)	30
Norvège	N	76
Pologne	PL	51
Portugal	P	94
Roumanie	RO	53
Russie	RUS	20
Serbie	SRB	72
Slovaquie	SK	56
Slovénie	SLO	79
Corée du Sud	ROK	61
Espagne	E	71
Suède	S	74
Suisse	CH	85
Syrie	SYR	97
Tadjikistan	TJ	66
Tunisie	TN	91
Turquie	TR	75
Turkménistan	TM	67
Ukraine	UA	22

▼**M4**

Pays	Code alphabétique du pays ([1])	Code numérique du pays
Kazakhstan	KZ	27
Kirghizstan	KS	59
Lettonie	LV	25
Liban	RL	98

Pays	Code alphabétique du pays ([1])	Code numérique du pays
Royaume-Uni	GB	70
Ouzbékistan	UZ	29
Viêt Nam	VN ([1])	32

([1]) Conformément au système de codage alphabétique décrit à l'annexe 4 de la convention de 1949 et à l'article 45, paragraphe 4, de la convention de 1968 sur la circulation routière.

([2]) La Bosnie-Herzégovine utilise deux codes ferroviaires spécifiques. Le 49 est réservé comme code numérique du pays.

▼**M2**

PARTIE 5

Non utilisée

▼M2

PARTIE 6 — CODES D'INTEROPÉRABILITÉ UTILISÉS POUR LES WAGONS (1er ET 2e CHIFFRES)

	1er chiffre / 2e chiffre		0	1	2	3	4	5	6	7	8	9	2e chiffre / 1er chiffre	
		Écartement de la voie	Fixe ou variable	Fixe	Variable	Fixe	Variable	Fixe	Variable	Fixe	Variable	Fixe ou variable	Écartement de la voie	
Wagons conformes à la STI «Wagons» (a), y compris le point 7.1.2 et toutes les conditions énoncées à l'appendice C	0	à essieux	Ne pas utiliser	wagons		ne pas utiliser (c)						Wagons PPV/PPW (►C1 pour voies à écartement ◄ variable)	à essieux	0
	1	à bogies											à bogies	1
	2	à essieux		wagons								Wagons PPV/PPW (►C1 pour voies à écartement ◄ fixe)	à essieux	2
	3	à bogies											à bogies	3
Autres wagons	4	à essieux (b)	Wagons servant à la maintenance	Autres wagons								Wagons ayant une numérotation spéciale pour les caractéristiques techniques qui ne sont pas mis en service à l'intérieur de l'Union européenne	à essieux (b)	4
	8	à bogies (b)											à bogies (b)	8
	1er chiffre / 2e chiffre		0	1	2	3	4	5	6	7	8	9	2e chiffre / 1er chiffre	

(a) Règlement de la Commission (STI «Wagons» telle qu'adoptée après sa révision).
(b) ►C1 Pour voies à écartement fixe ou variable. ◄
(c) À l'exception des wagons de catégorie I (wagons à régulation de température), ne pas utiliser pour des véhicules neufs dont la mise en service a été autorisée.

▼M2

PARTIE 7 — CODES D'APTITUDE AU TRAFIC INTERNATIONAL UTILISÉS POUR LES VÉHICULES REMORQUÉS DE TRANSPORT DE VOYAGEURS (1er ET 2e CHIFFRES)

	Trafic national	RTE (a) et/ou COTIF (b) et/ou PPV/PPW				Trafic national ou trafic international par accord spécial	RTE (a) et/ou COTIF (b)	PPV/PPW		
1er chiffre \ 2e chiffre	0	1	2	3	4	5	6	7	8	9
5	Véhicules pour trafic national	Véhicules ►C1 pour voies à écartement ◄ fixe non climatisés (y compris les wagons porte-autos)	Véhicules ►C1 pour voies à écartement ◄ variable (1435/1520) non climatisés	Ne pas utiliser	Véhicules ►C1 pour voies à écartement ◄ variable (1435/1668) non climatisés	Véhicules historiques	Ne pas utiliser (c)	Véhicules ►C1 pour voies à écartement ◄ fixe	Véhicules ►C1 pour voies à écartement ◄ variable (1435/1520) avec changement de bogies	Véhicules ►C1 pour voies à écartement ◄ variable (1435/1520) avec essieux ►C1 pour voies à écartement ◄ variable
6	Véhicules de service	Véhicules ►C1 pour voies à écartement ◄ fixe climatisés	Véhicules ►C1 pour voies à écartement ◄ variable (1435/1520) climatisés	Véhicules de service	Véhicules ►C1 pour voies à écartement ◄ variable (1435/1668) climatisés	Wagons porte-autos	Ne pas utiliser (c)			
7	Véhicules climatisés et pressurisés	Ne pas utiliser	Ne pas utiliser	Véhicules ►C1 pour voies à écartement ◄ fixe, climatisés et pressurisés	Ne pas utiliser	Autres véhicules	Ne pas utiliser	Ne pas utiliser	Ne pas utiliser	Ne pas utiliser

(a) Conformité aux STI applicables, voir la partie 5 de l'appendice P.

(b) En ce compris les véhicules qui portent les chiffres définis dans le présent tableau, conformément aux réglementations en vigueur. COTIF: véhicule conforme à la réglementation COTIF en vigueur au moment de la mise en service.

(c) ►C1 À l'exception des voitures pour voies à écartement fixe (56) et pour voies à écartement variable (66) déjà en service, ne pas utiliser pour des véhicules neufs. ◄

▼**M2**

PARTIE 8 — TYPES DE MATÉRIELS MOTEURS ET UNITÉS DANS UNE RAME FORMANT UN ENSEMBLE FIXE OU PRÉDÉFINI (1er ET 2e CHIFFRES)

Le premier chiffre est «9».

Si le second chiffre décrit le type de matériel moteur, la codification suivante est obligatoire:

Code	Type général du véhicule
0	Divers
1	Locomotive électrique
2	Locomotive diesel
3	Rame automotrice électrique (grande vitesse) [automotrice ou remorque]
4	Rame automotrice électrique (sauf grande vitesse) [automotrice ou remorque]
5	Rame automotrice diesel [automotrice ou remorque]
6	Remorque spécialisée
7	Engin électrique de manœuvre
8	Engin diesel de manœuvre
9	Véhicule spécial

PARTIE 9 — MARQUAGE NUMÉRIQUE NORMALISÉ DES WAGONS (DU 5e AU 8e CHIFFRE)

La présente partie 9 indique le marquage numérique associé aux principales caractéristiques techniques du wagon et est publiée sur le site internet de l'ERA (www.era.europa.eu).

Une demande en vue d'obtenir un nouveau code est introduite auprès de l'entité responsable de l'enregistrement (visée dans la décision 2007/756/CE) et envoyée à l'ERA. Un nouveau code peut être utilisé uniquement après sa publication par l'ERA.

PARTIE 10 — CODES DES CARACTÉRISTIQUES TECHNIQUES DU MATÉRIEL REMORQUÉ DE TRANSPORT DE VOYAGEURS (5e ET 6e CHIFFRES)

La présente partie 10 est publiée sur le site internet de l'ERA (www.era.europa.eu).

Une demande en vue d'obtenir un nouveau code est introduite auprès de l'entité responsable de l'enregistrement (visée dans la décision 2007/756/CE) et envoyée à l'ERA. Un nouveau code peut être utilisé uniquement après sa publication par l'ERA.

PARTIE 11 — CODES DES CARACTÉRISTIQUES TECHNIQUES DES VÉHICULES SPÉCIAUX (DU 6e AU 8e CHIFFRE)

La présente partie 11 est publiée sur le site internet de l'ERA (www.era.europa.eu).

Une demande en vue d'obtenir un nouveau code est introduite auprès de l'entité responsable de l'enregistrement (visée dans la décision 2007/756/CE) et envoyée à l'ERA. Un nouveau code peut être utilisé uniquement après sa publication par l'ERA.

▼**M2**

PARTIE 12 — LETTRES DE MARQUAGE DES WAGONS À L'EXCLUSION DES WAGONS ARTICULÉS ET MULTIPLES

La présente partie 12 est publiée sur le site internet de l'ERA (www.era.europa.eu).

Une demande en vue d'obtenir un nouveau code est introduite auprès de l'entité responsable de l'enregistrement (visée dans la décision 2007/756/CE) et envoyée à l'ERA. Un nouveau code peut être utilisé uniquement après sa publication par l'ERA.

PARTIE 13 — LETTRES DE MARQUAGE POUR LE MATÉRIEL REMORQUÉ DE TRANSPORT DE VOYAGEURS

La présente partie 13 est publiée sur le site internet de l'ERA (www.era.europa.eu).

Une demande en vue d'obtenir un nouveau code est introduite auprès de l'entité responsable de l'enregistrement (visée dans la décision 2007/756/CE) et envoyée à l'ERA. Un nouveau code peut être utilisé uniquement après sa publication par l'ERA.