Il presente testo è un semplice strumento di documentazione e non produce alcun effetto giuridico. Le istituzioni dell'Unione non assumono alcuna responsabilità per i suoi contenuti. Le versioni facenti fede degli atti pertinenti, compresi i loro preamboli, sono quelle pubblicate nella Gazzetta ufficiale dell'Unione europea e disponibili in EUR-Lex. Tali testi ufficiali sono direttamente accessibili attraverso i link inseriti nel presente documento

►**B**

DECISIONE DELLA COMMISSIONE

del 9 novembre 2007

che adotta una specifica comune per il registro di immatricolazione nazionale di cui all'articolo 14, paragrafi 4 e 5, delle direttive 96/48/CE e 2001/16/CE

[notificata con il numero C(2007) 5357]

(2007/756/CE)

(GU L 305 del 23.11.2007, pag. 30)

Modificata da:

		Gazzetta ufficiale		
		n.	pag.	data
►**M1**	Decisione 2011/107/UE della Commissione del 10 febbraio 2011	L 43	33	17.2.2011
►**M2**	Decisione 2012/757/UE della Commissione del 14 novembre 2012	L 345	1	15.12.2012
►**M3**	Regolamento (UE) n. 519/2013 della Commissione del 21 febbraio 2013	L 158	74	10.6.2013
►**M4**	Decisione di esecuzione (UE) 2018/1614 della Commissione del 25 ottobre 2018	L 268	53	26.10.2018

Rettificata da:

►**C1** Rettifica, GU L 101 del 4.4.2014, pag. 15 (2012/757/UE)

▼B

DECISIONE DELLA COMMISSIONE

del 9 novembre 2007

che adotta una specifica comune per il registro di immatricolazione nazionale di cui all'articolo 14, paragrafi 4 e 5, delle direttive 96/48/CE e 2001/16/CE

[notificata con il numero C(2007) 5357]

(2007/756/CE)

Articolo 1

Con la presente decisione sono adottate le specifiche comuni del registro di immatricolazione nazionale in conformità dell'articolo 14, paragrafo 5, della direttiva 96/48/CE e dell'articolo 14, paragrafo 5, della direttiva 2001/16/CE, di cui all'allegato.

▼M2

Articolo 1 bis

L'appendice 6 dell'allegato della presente decisione si applica a partire dal 1º gennaio 2014.

▼B

Articolo 2

Quando gli Stati membri immatricolano i veicoli dopo l'entrata in vigore della presente decisione, utilizzano le specifiche comuni di cui all'allegato.

Articolo 3

Gli Stati membri immatricolano i veicoli in conformità della sezione 4 dell'allegato.

Articolo 4

1. In conformità dell'articolo 14, paragrafo 4, lettera b), della direttiva 96/48/CE e dell'articolo 14, paragrafo 4, lettera b), della direttiva 2001/16/CE, gli Stati membri designano un organismo nazionale che sarà responsabile di tenere e aggiornare il registro di immatricolazione nazionale. Tale organismo può essere l'autorità nazionale competente in materia di sicurezza dello Stato membro interessato. Gli Stati membri assicurano che gli organismi in questione cooperino e condividano le informazioni per garantire la comunicazione tempestiva delle modifiche apportate ai dati.

2. Entro un anno dall'entrata in vigore della presente decisione gli Stati membri informano la Commissione e gli altri Stati membri in merito all'organismo designato di cui al paragrafo 1.

Articolo 5

1. Il materiale rotabile messo in servizio per la prima volta in Estonia, Lettonia o Lituania e destinato a essere utilizzato al di fuori dell'Unione europea come parte della flotta comune di carri merci per la rete ferroviaria con scartamento di 1 520 mm è registrato sia nel RIN che nella banca dati del Consiglio dei trasporti ferroviari della Comunità di Stati indipendenti. In questo caso, può essere applicato il sistema di numerazione a 8 cifre invece di quello specificato nell'allegato.

▼B

2. Il materiale rotabile messo in servizio per la prima volta in un paese terzo e destinato a essere utilizzato all'interno dell'Unione europea come parte della flotta comune di carri merci per la rete ferroviaria con scartamento di 1 520 mm non è registrato nel RIN. Tuttavia, in conformità dell'articolo 14, paragrafo 4, della direttiva 2001/16/CE, deve essere possibile recuperare le informazioni elencate nell'articolo 14, paragrafo 5, lettere c), d) ed e), dalla banca dati del Consiglio dei trasporti ferroviari della CSI.

Articolo 6

Gli Stati membri sono destinatari della presente decisione.

▼**M1**

ALLEGATO

1. DATI

Di seguito è illustrato il formato dei dati del registro nazionale di immatricolazione (nel prosieguo «RIN»).

La numerazione delle voci segue la logica del modulo standard di registrazione di cui all'appendice 4.

Inoltre, possono essere aggiunti campi riservati ai commenti, all'identificazione di veicoli oggetto di indagini (cfr. la sezione 3.4), ecc.

1.	►**M2** Codice numerico di identificazione di cui all'appendice 6 ◄	Obbligatorio
Contenuto	Codice numerico identificativo come da definizioni di cui all'allegato P della specifica tecnica di interoperabilità «Esercizio e gestione del traffico» (in appresso «STI EGT») ([1])	
Formato	1.1. Numero	12 cifre
	1.2. Numero precedente (se applicabile, in caso di rinumerazione del veicolo)	
2.	Stato membro e ANS	Obbligatorio
Contenuto	Identificazione dello Stato membro in cui il veicolo è stato immatricolato e dell'autorità nazionale competente in materia di sicurezza (ANS) che ne ha autorizzato la messa in servizio	
Formato	2.1. ►**M2** Codice numerico dello Stato membro di cui all'appendice 6, parte 4 ◄	Codice a 2 cifre
	2.2. Nome dell'ANS	Testo
3.	Anno di fabbricazione	Obbligatorio
Contenuto	L'anno in cui il veicolo è uscito dalla fabbrica	
Formato	3. Anno di fabbricazione	AAAA
4.	Riferimento CE	Obbligatorio (quando disponibile)
Contenuto	Riferimenti della dichiarazione «CE» di verifica e dell'organismo che l'ha rilasciata (il richiedente)	
Formato	4.1. Data della dichiarazione	Data
	4.2. Riferimento CE	Testo
	4.3. Nome dell'organismo emittente (richiedente)	Testo
	4.4. Numero del registro delle imprese	Testo
	4.5. Indirizzo dell'organizzazione, via e numero civico	Testo
	4.6. Città	Testo
	4.7. Codice identificativo del paese	ISO (cfr. appendice 2)
	4.8. Codice postale	Codice alfanumerico

▼**M1**

5.	Estremi del registro europeo dei tipi di veicoli autorizzati (ERATV)	Obbligatorio ([2])
Contenuto	Riferimento per recuperare i dati tecnici pertinenti dall'ERATV ([3]). Il riferimento è obbligatorio se il tipo è definito nell'ERATV.	
Formato	5. Riferimento per recuperare i dati tecnici pertinenti dall'ERATV	Codice(i) alfanumerico(i)
5 *bis*	Serie	Opzionale
Contenuto	Identificazione di una serie se il veicolo è parte di una serie	
	5 *bis* Serie	Testo
6.	Restrizioni	Obbligatorio
Contenuto	Restrizioni all'utilizzo del veicolo	
Formato	6.1. Restrizioni codificate (cfr. appendice 1)	Codice
	6.2 Restrizioni non codificate	Testo
7.	Proprietario	Obbligatorio
Contenuto	Identificazione del proprietario del veicolo	
Formato	7.1. Nome dell'organismo	Testo
	7.2. Numero del registro delle imprese	Testo
	7.3. Indirizzo dell'organizzazione, via e numero civico	Testo
	7.4. Città	Testo
	7.5. Codice identificativo del paese	ISO (cfr. appendice 2)
	7.6. Codice postale	Codice alfanumerico
8.	Detentore	Obbligatorio
Contenuto	Identificazione del detentore del veicolo	
Formato	8.1. Nome dell'organismo	Testo
	8.2. Numero del registro delle imprese	Testo
	8.3. Indirizzo dell'organizzazione, via e numero civico	Testo
	8.4. Città	Testo
	8.5. Codice identificativo del paese	ISO (cfr. appendice 2)
	8.6. Codice postale	Codice alfanumerico
	8.7. MDV (se disponibile)	Codice alfanumerico

▼**M1**

9.	Organismo responsabile della manutenzione	Obbligatorio
Contenuto	Riferimento all'organismo responsabile della manutenzione	
Formato	9.1. Organismo responsabile della manutenzione	Testo
	9.2. Numero del registro delle imprese	Testo
	9.3. Indirizzo dell'organismo, via e numero civico	Testo
	9.4. Città	Testo
	9.5. Codice identificativo del paese	ISO
	9.6. Codice postale	Codice alfanumerico
	9.7. Indirizzo di posta elettronica	E-mail:
10.	Ritiro	Obbligatorio quando applicabile
Contenuto	Data della cancellazione ufficiale e/o di altra disposizione di eliminazione e codice della modalità del ritiro	
Formato	10.1. Modalità del ritiro (cfr. appendice 3)	Codice a 2 cifre
	10.2. Data del ritiro	Data
11.	Stati membri in cui il veicolo è autorizzato	Obbligatorio
Contenuto	Elenco degli Stati membri in cui il veicolo è autorizzato	
Formato	11. ►**M2** Codice numerico dello Stato membro di cui all'appendice 6, parte 4 ◄	Elenco
12.	Numero di autorizzazione	Obbligatorio
Contenuto	Numero armonizzato di autorizzazione per la messa in servizio, generato dall'ANS	
Formato	12. Numero di autorizzazione	Per i veicoli esistenti: testo Per i veicoli nuovi: codice alfanumerico basato sul NIE, cfr. appendice 2

▼**M1**

13.	Autorizzazione di messa in servizio	Obbligatoria
Contenuto	Data dell'autorizzazione di messa in servizio del veicolo (4) e periodo di validità	
Formato	13.1. Data di autorizzazione	Data (AAAAMMGG)
	13.2. Autorizzazione valida fino al (se specificato)	Data (AAAAMMGG)
	13.3. Sospensione dell'autorizzazione	Sì/No

►**M2** (1) Non utilizzato. ◄

(2) Per veicoli autorizzati in conformità dell'articolo 26 della direttiva 2008/57/CE.

(3) Il registro di cui all'articolo 34 della direttiva 2008/57/CE.

(4) Autorizzazione rilasciata in conformità del Capo V della direttiva 2008/57/CE o in virtù dei regimi di autorizzazione in vigore prima del recepimento della direttiva 2008/57/CE.

2. ARCHITETTURA

2.1. **Collegamenti con altri registri**

Per effetto, in parte, del nuovo regime di regolamentazione della UE sono in corso di costituzione vari registri. La tabella seguente illustra i registri e le banche dati che, una volta realizzati, potranno essere collegati con il RIN.

Registro o banca dati	Organismo responsabile	Altri organismi che possono avervi accesso
RIN (Direttiva sull'interoperabilità)	Organismo di immatricolazione (ORI) (1)/ANS	Altri ANS/ORI/IF/GI/OI/OR/Detentore/Possessore/ERA/OTIF
ERATV (Direttiva sull'interoperabilità)	ERA	Pubblico
RSRD (STI ATM & PSEA)	Detentore	IF/GI/ANS/ERA/Detentore/Seminari
BDOCUI (STI ATM & PSEA)	Da definire	IF/GI/ANS/ERA/Detentore/Seminari/Utente
Registro del materiale ferroviario rotabile (2) (convenzione di Città del Capo)	Autorità di registrazione	Pubblico
Registro OTIF (COTIF 99 — ATMF)	OTIF	Autorità competenti/IF/GI/OI/OR/Detentore/Proprietario/ERA/Sez.

(1) L'organismo di immatricolazione («ORI») è l'organismo designato da ogni Stato membro per tenere e aggiornare il registro di immatricolazione nazionale, in conformità dell'articolo 33, paragrafo 1, lettera b), della direttiva 2008/57/CE.

(2) Come previsto dal protocollo di Lussemburgo della convenzione riguardante gli interessi internazionali nell'attrezzatura mobile su questioni specifiche relative al materiale rotabile ferroviario, firmato a Lussemburgo il 23 febbraio 2007.

Per realizzare il RIN non è possibile aspettare che tutti i registri siano pronti. La specifica del RIN deve quindi permettere la successiva creazione di un'interfaccia con gli altri registri. A tal fine:

— ERATV: nel RIN è fatto riferimento a questo registro inserendo un riferimento al tipo di veicolo. La chiave per collegare entrambi i registri è la voce n. 5.

▼M1

— RSRD: include alcune voci «amministrative» del RIN. Specificato nella STI ATTM PSEA. Il PSEA terrà conto della specifica del RIN.

— BDOCUI: include dati del RSRD e dati riguardanti la manutenzione. Non sono previsti collegamenti con il RIN.

▼M2

— RMDV: è il registro gestito dall'ERA e dall'OTIF in collaborazione (l'ERA per l'UE e l'OTIF per tutti gli Stati membri dell'OTIF che non sono Stati membri dell'UE). Il detentore è registrato nel RIN. L'appendice 6 specifica altri registri centrali globali (come i codici di tipo dei veicoli, i codici di interoperabilità, i codici dei paesi ecc.) che devono essere gestiti da un «organismo centrale» istituito dalla cooperazione tra l'ERA e l'OTIF.

▼M1

— Registro del materiale rotabile ferroviario (Convenzione di Città del Capo/Protocollo di Lussemburgo): si tratta di un registro delle informazioni finanziarie connesse all'attrezzatura mobile, che non è stato ancora messo a punto. Esiste la possibilità di un collegamento in quanto il registro UNIDROIT richiede informazioni sul numero e sul proprietario del veicolo. La chiave per collegare i due registri è il primo NEV assegnato al veicolo.

— Registri OTIF: i registri OTIF sono elaborati tenendo conto degli altri registri UE dei veicoli.

L'architettura dell'intero sistema e i collegamenti fra il RIN e gli altri registri saranno definiti in modo da consentire il recupero delle informazioni richieste, ove necessario.

2.2. **L'architettura globale del RIN dell'UE**

I registri RIN devono essere realizzati mediante una soluzione decentralizzata. L'obiettivo è realizzare un motore di ricerca su dati distribuiti, utilizzando un'applicazione software comune, che permetta agli utenti di recuperare dati da tutti i registri locali (RL) negli Stati membri.

I dati del RIN saranno stoccati a livello nazionale e saranno accessibili utilizzando un'applicazione su base web (dotata di un proprio indirizzo web).

Il Registro virtuale europeo centralizzato di immatricolazione (RVE CI) è costituito da due sottosistemi:

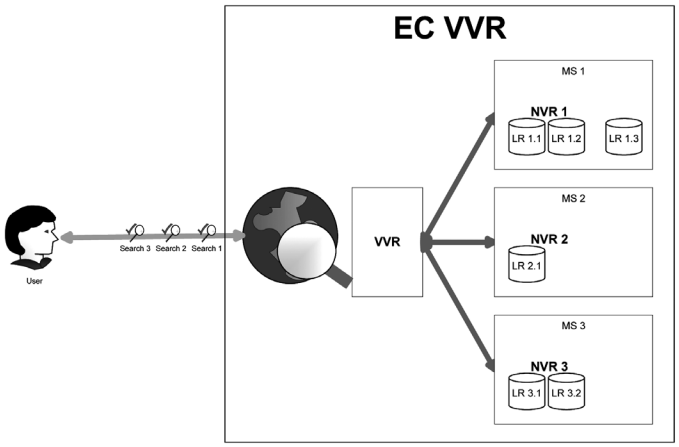
— il registro virtuale di immatricolazione (RVI), che è il motore di ricerca centrale nell'ERA, e

— i registri di immatricolazione nazionali (RIN), che sono gli RL negli Stati membri. Gli Stati membri possono utilizzare gli RVI standard messi a punto dall'agenzia o sviluppare applicazioni proprie in conformità della presente specifica. In quest'ultimo caso per le comunicazioni tra RIN e RVI gli Stati membri dovranno utilizzare il motore di traduzione (MT) messo a punto dall'Agenzia.

▼M1

Figura 1

Architettura dell'RVE CI



Questa architettura si basa su due sottosistemi complementari che permettono di effettuare ricerche su dati immagazzinati localmente in tutti gli Stati membri.: Essa consentirà di:

— istituire registri informatizzati a livello nazionale e aprirli alla consultazione incrociata,

— sostituire i registri cartacei con registrazioni informatizzate, consentendo agli Stati membri di gestire e condividere le informazioni con altri Stati membri,

— effettuare connessioni fra i RIN e l'RVI, utilizzando standard e terminologia comuni.

I principi essenziali di questa architettura sono i seguenti:

— tutti i RIN faranno parte del sistema informatizzato in rete,

— tutti gli Stati membri potranno visualizzare i dati comuni quando accederanno al sistema,

— una volta attivo l'RVI, sarà possibile evitare la doppia registrazione dei dati e gli errori che possono derivare da questa situazione,

— disponibilità di dati aggiornati.

L'Agenzia metterà a disposizione degli ORI i seguenti file di installazione e documenti da utilizzare per la creazione dell'RVI standard e del MT e per collegarli all'RVI centrale:

— File di installazione:

  — sNVR_Installation_Files (per l'RVI standard),

  — TE_Installation_Files (per il motore di traduzione MT).

— Documenti:

  — Administrator_Guide_sNVR (Guida dell'amministratore per il RIN standard),

  — CSV_export,

  — CSV_import,

  — sNVR_Deployment_Guide (Guida all'applicazione del RIN standard),

▼M1

— User_Guide_sNVR (Guida dell'utilizzatore del RIN standard),

— NVR-TE_Deployment_Guide (Guida all'applicazione del motore di traduzione del RIN),

— NVR-TE_Integration_Guide (Guida all'integrazione del motore di traduzione del RIN),

— User_Guide_VVR (Guida dell'utilizzatore dell'RVI standard).

3. MODO OPERATIVO

3.1. **Uso del RIN**

Il RIN va utilizzato per le finalità seguenti:

— registrazione di autorizzazioni,

— registrazione del NEV assegnato ai veicoli,

— ricerca di informazioni sintetiche, a livello europeo, relativamente a un determinato veicolo,

— controllo degli aspetti giuridici, quali gli obblighi e le informazioni giuridiche,

— recupero di informazioni per le ispezioni, con particolare riferimento alla sicurezza e alla manutenzione,

— contatti con il proprietario e il detentore,

— controlli incrociati su determinati requisiti di sicurezza prima di rilasciare un attestato di sicurezza,

— controllo di un determinato veicolo.

3.2. **Moduli per la presentazione delle domande**

▼M4

3.2.1. *Domanda di immatricolazione*

Il modulo da utilizzare per la domanda di immatricolazione figura nell'appendice 4.

L'organismo che richiede l'immatricolazione di un veicolo contrassegna la casella corrispondente a «Nuova immatricolazione». Compila il modulo e lo trasmette:

— all'ORI dello Stato membro in cui è richiesta l'immatricolazione,

— all'ORI del primo Stato membro in cui intende operare per un veicolo proveniente da un paese terzo (cfr. il punto 3.2.5(2)]. In tal caso il modulo deve contenere almeno le informazioni sulle generalità del proprietario del veicolo e del suo detentore, sulle restrizioni al regime di esercizio del veicolo e sull'organismo responsabile della manutenzione.

▼M1

3.2.2. *Immatricolazione di un veicolo e rilascio di un numero europeo di veicolo.*

Al momento della prima immatricolazione, l'ORI interessato rilascia un numero europeo di veicolo.

È possibile compilare un modulo di immatricolazione a parte per veicolo o un unico modulo per un gruppo di veicoli della stessa serie o dello stesso ordine, al quale è allegato l'elenco dei numeri di veicolo.

L'ORI adotta misure ragionevoli per assicurare l'accuratezza dei dati che inserisce nel RIN. A tal fine l'ORI può chiedere informazioni ad altri ORI, in particolare quando l'organismo che chiede l'immatricolazione in uno Stato membro non è stabilito nello Stato membro in questione.

▼M1

3.2.3. *Modifica di una o più voci di immatricolazione*

L'organismo che chiede la modifica di una o più voci di immatricolazione di un veicolo:

— contrassegna la casella «Modifica»,

— inserisce il NEV attuale (voce n. 0),

— contrassegna la casella o le caselle prima delle voci modificate,

— inserisce il nuovo contenuto delle voci modificate, quindi inoltra il modulo all'ORI di tutti gli Stati membri in cui il veicolo è immatricolato.

In determinati casi l'uso del modulo standard potrebbe non essere sufficiente. Se necessario, l'ORI interessato può trasmettere documenti integrativi, in formato cartaceo o elettronico.

Salvo se altrimenti specificato nei documenti di immatricolazione, il detentore del veicolo è considerato «titolare dell'immatricolazione» ai sensi dell'articolo 33, paragrafo 3, della direttiva 2008/57/CE.

In caso di cambio di detentore, spetta al detentore registrato trasmettere una notifica all'ORI e l'ORI deve trasmettere una notifica al nuovo detentore in merito alla modifica dell'immatricolazione. Il detentore precedente è cancellato dal RIN e liberato dalle sue responsabilità soltanto dopo che il nuovo detentore ha espresso l'accettazione della condizione di detentore. Se, alla data di cancellazione dal RIN del detentore registrato, nessun nuovo detentore ha accettato la condizione di detentore, l'immatricolazione del veicolo è sospesa.

Nei casi in cui, conformemente alla STI EGT e a seguito di modifiche tecniche, deve essere assegnato un nuovo NEV al veicolo, il titolare dell'immatricolazione comunica all'ORI dello Stato membro in cui il veicolo è immatricolato queste modifiche e, se pertinente, la nuova autorizzazione di messa in servizio. L'ORI assegna un nuovo NEV al veicolo.

▼M4

L'ORI registra le modifiche nel RIN entro 20 giorni lavorativi dal ricevimento di un fascicolo di domanda completo. Entro questo termine l'ORI immatricola il veicolo o chiede rettifiche/chiarimenti.

▼M1

3.2.4. *Ritiro dell'immatricolazione*

L'organismo che richiede i ritiro dell'immatricolazione contrassegna la casella «Ritiro dell'immatricolazione». Quindi compila la voce 10 e trasmette il modulo all'ORI degli Stati membri in cui il veicolo è immatricolato.

L'ORI convalida il ritiro dell'immatricolazione inserendo la data del ritiro e notificando il ritiro all'organismo in questione.

▼M4

3.2.5. *Autorizzazione in più Stati membri*

1. I veicoli devono essere immatricolati solo nel RIN dello Stato membro in cui la messa in servizio è autorizzata per la prima volta oppure, in caso di veicoli che dispongono di un'autorizzazione d'immissione sul mercato rilasciata a norma della direttiva (UE) 2016/797 del Parlamento europeo e del Consiglio ([1]), solo in uno Stato membro nell'area d'uso dell'autorizzazione d'immissione sul mercato, fatto salvo il trasferimento dell'immatricolazione a un RIN diverso conformemente al punto 3.2.6, paragrafo 2.

([1]) Direttiva (UE) 2016/797 del Parlamento europeo e del Consiglio, dell'11 maggio 2016, relativa all'interoperabilità del sistema ferroviario dell'Unione europea (GU L 138 del 26.5.2016, pag. 44).

▼M4

2. I veicoli che entrano nel sistema ferroviario dell'Unione da paesi terzi e che sono registrati in un registro di immatricolazione non conforme alla presente specifica o non collegato all'RVE CI devono essere registrati solo nel RIN del primo Stato membro in cui sono destinati a circolare nel sistema ferroviario dell'Unione.

3. Non devono essere registrati in alcun RIN i veicoli che entrano nel sistema ferroviario dell'Unione da paesi terzi e che sono registrati in un registro di immatricolazione conforme alla presente specifica e collegato all'RVE CI, purché sia prevista una disposizione in tal senso da un accordo internazionale di cui l'Unione europea è parte.

4. Per qualsiasi tipo di veicolo il RIN di immatricolazione contiene i dati relativi alle voci 2, 6, 12 e 13 per ciascuno degli Stati membri in cui è stata rilasciata autorizzazione di messa in servizio per il veicolo in questione.

La presente disposizione fa salvi gli articoli 3 e 5.

3.2.6. *Trasferimento dell'immatricolazione e modifica del NEV*

1. Il NEV deve essere modificato quando, a causa di modifiche tecniche apportate al veicolo, non rispecchia più l'idoneità all'interoperabilità o le caratteristiche tecniche conformemente all'appendice 6. Tali modifiche tecniche possono richiedere una nuova autorizzazione di messa in servizio conformemente agli articoli da 21 a 26 della direttiva 2008/57/CE del Parlamento europeo e del Consiglio ([1]) o una nuova autorizzazione d'immissione sul mercato e, se del caso, una nuova autorizzazione del tipo di veicolo conformemente agli articoli 21 e 24 della direttiva (UE) 2016/797. Il detentore deve comunicare tali modifiche all'ORI dello Stato membro in cui il veicolo è immatricolato e, se applicabile, la nuova autorizzazione di messa in servizio o la autorizzazione d'immissione sul mercato. L'ORI deve assegnare un nuovo NEV al veicolo.

2. Il NEV può essere modificato su richiesta del detentore mediante una nuova immatricolazione del veicolo nel RIN di uno Stato membro diverso collegato al RVE CI e il successivo ritiro della precedente immatricolazione.

3.3. **Diritti di accesso**

I diritti di accesso ai dati di un RIN da parte di un determinato Stato membro «XX» sono elencati nella tabella:

Organismo	Diritti di lettura	Diritti di aggiornamento
ORI dello Stato membro «XX»	Tutti i dati	Tutti i dati nel registro dei veicoli dello SM «XX»
ANS	Tutti i dati	Nessuno
Agenzia	Tutti i dati	Nessuno
Detentore	Tutti i dati relativi ai veicoli di cui è detentore	Nessuno

([1]) Direttiva 2008/57/CE del Parlamento europeo e del Consiglio, del 17 giugno 2008, relativa all'interoperabilità del sistema ferroviario comunitario (GU L 191 del 18.7.2008, pag. 1).

▼**M4**

Organismo	Diritti di lettura	Diritti di aggiornamento
ECM	Tutti i dati, ad eccezione degli estremi del proprietario, dei veicoli per i quali è l'ECM	Nessuno
Proprietario	Tutti i dati relativi ai veicoli di cui è proprietario	Nessuno
Impresa ferroviaria	Tutti i dati, ad eccezione degli estremi del proprietario, basati su uno o più numeri del veicolo	Nessuno
Gestore dell'infrastruttura	Tutti i dati, ad eccezione degli estremi del proprietario, basati su uno o più numeri del veicolo	Nessuno
L'organismo investigativo di cui all'articolo 22 della direttiva (UE) 2016/798 del Parlamento europeo e del Consiglio ([1]) e l'organismo di regolamentazione di cui all'articolo 55 della direttiva 2012/34/UE del Parlamento europeo e del Consiglio ([2])	Tutti i dati relativi ai veicoli oggetto di controlli e audit	Nessuno
Organismo che ha rilasciato la dichiarazione «CE» di verifica (il richiedente)	Tutti i dati sui veicoli di cui è l'organismo che rilascia la dichiarazione «CE» di verifica (il richiedente), ad eccezione dei degli estremi del proprietario	Nessuno
Altro utente autorizzato riconosciuto dall'ANS o dall'Agenzia ([3])	Da definire a seconda dei casi; durata possibilmente limitata, ad eccezione degli estremi del proprietario	Nessuno

([1]) Direttiva (UE) 2016/798 del Parlamento europeo e del Consiglio, dell'11 maggio 2016, sulla sicurezza delle ferrovie (GU L 138 del 26.5.2016, pag. 102).
([2]) Direttiva 2012/34/UE del Parlamento europeo e del Consiglio, del 21 novembre 2012, che istituisce uno spazio ferroviario europeo unico (GU L 343 del 14.12.2012, pag. 32).
([3]) In cooperazione con le altre ANS, l'Agenzia deve definire la procedura di riconoscimento degli utenti autorizzati.

I diritti di accesso ai dati dei RIN possono essere estesi ai soggetti pertinenti di paesi terzi o a un'organizzazione intergovernativa, purché sia prevista una disposizione in tal senso da un accordo internazionale di cui l'Unione europea è parte.

▼M1

3.4. **Registrazioni storiche**

Tutti i dati contenuti nel RIN devono essere conservati per 10 anni dalla data di ritiro della registrazione di un veicolo. Almeno per i primi tre anni i dati devono essere disponibili on line. Dopo tre anni i dati possono essere conservati in formato elettronico, su carta o in qualsiasi altro sistema di archiviazione. Se nel corso dei 10 anni è avviata un'indagine su uno o più veicoli, i dati relativi ai veicoli in questione devono essere conservati per un periodo superiore a 10 anni, se necessario.

Dopo il ritiro della registrazione di un veicolo, qualsiasi numero di registrazione ad esso assegnato non può essere assegnato a nessun altro veicolo per un periodo di 100 anni a decorrere dalla data del ritiro.

Qualsiasi modifica apportata nel RIN deve essere registrata. Le modifiche storiche potrebbero essere gestite con sistemi informatici.

4. VEICOLI ESISTENTI

4.1. **Contenuto dei dati**

Le 13 voci relative ai dati sono riportate di seguito con l'indicazione di quali siano obbligatorie e quali no.

4.1.1. *Voce n. 1 — Numero europeo del veicolo (obbligatoria)*

a) Veicoli che già dispongono di un numero a 12 cifre

Paesi con un codice identificativo unico del paese:

tali veicoli dovrebbero conservare il numero attuale. Il numero a 12 cifre deve essere registrato senza modifiche.

Paesi in cui esiste un codice identificativo principale del paese e un codice specifico assegnato precedentemente:

— Germania, con 80 come codice identificativo principale del paese e 68 come codice specifico per AAE (Ahaus Alstätter Eisenbahn),

— Svizzera, con 85 come codice identificativo principale del paese e 63 come codice specifico per la linea BLS (Bern–Lötschberg–Simplon Eisenbahn),

— Italia, con 83 come codice identificativo principale del paese e 64 come codice specifico per FNME (Ferrovie Nord Milano Esercizio),

— Ungheria, con 55 come codice identificativo principale del paese e 43 come codice specifico per GySEV/ROeEE (Győr-Sopron-Ebenfurti Vasút Részvénytársaság/Raab-Ödenburg-Ebenfurter Eisenbahn).

Tali veicoli dovrebbero conservare il numero attuale. Il numero a 12 cifre deve essere registrato come tale senza modifiche ([1]).

Il sistema informatico deve considerare entrambi i codici (codice principale del paese e codice specifico) come riferiti allo stesso paese:

b) Veicoli che non dispongono di un numero a 12 cifre

È necessario applicare una procedura in due fasi:

— È inserito nel RIN un numero a 12 cifre (conformemente alla STI EGT) definito sulla base delle caratteristiche del veicolo. Il sistema IT deve collegare questo numero registrato all'attuale numero del veicolo,

— per i veicoli utilizzati nel traffico internazionale, ad eccezione di quelli destinati a un uso storico: il numero a 12 cifre è applicato fisicamente sul veicolo per un periodo di sei anni dopo la registrazione nel RIN. Per i veicoli utilizzati nel traffico nazionale, ad eccezione di quelli destinati a un uso storico: l'applicazione fisica del numero a 12 cifre avviene su base volontaria.

([1]) Tuttavia, i veicoli nuovi messi in servizio per AAE, BLS, FNME e GySEV/ROeEE devono essere provvisti del codice identificativo standard del paese.

▼**M1**

4.1.2. *Voce n. 2 — Stato membro e ANS (obbligatoria)*

La voce «Stato membro» deve sempre fare riferimento allo Stato membro in cui il veicolo è registrato nel RIN. Nel caso di veicoli di paesi terzi, la presente voce fa riferimento al primo Stato membro che ha autorizzato la messa in servizio del veicolo nella rete ferroviaria dell'Unione europea. La voce «ANS» si riferisce all'organismo che ha rilasciato l'autorizzazione di messa in servizio del veicolo.

4.1.3. *Voce n. 3 — Anno di fabbricazione*

Se l'anno esatto di fabbricazione non è noto, inserire una data approssimativa.

4.1.4. *Voce n. 4 — Riferimento CE*

Normalmente questo riferimento non esiste per i veicoli esistenti tranne che per alcuni utilizzati sul sistema ferroviario ad alta velocità. Da registrare soltanto se disponibile.

4.1.5. *Voce n. 5 — Riferimento all'ERATV*

Da registrare soltanto se disponibile.

Fino a quando non sia stato costituito l'ERATV si fa riferimento al registro del materiale rotabile (articolo 22 *bis* della direttiva 96/48/CE del Consiglio ([1]) e articolo 24 della direttiva 2001/16/CE del Parlamento europeo e del Consiglio ([2])).

4.1.6. *Voce n. 6 — Restrizioni*

Da registrare soltanto se disponibile.

4.1.7. *Voce n. 7 — Proprietario (obbligatoria)*

Obbligatoria e solitamente disponibile.

4.1.8. *Voce n. 8 — Detentore (obbligatoria)*

Obbligatoria e solitamente disponibile. L'MDV (codice unico quale indicato nel registro MDV) deve essere inserito se il detentore ne è in possesso.

4.1.9. *Voce n. 9 — Organismo incaricato della manutenzione (obbligatoria)*

Questa voce è obbligatoria.

4.1.10. *Voce n. 10 — Ritiro*

Applicabile nei casi previsti.

4.1.11. *Voce n. 11 — Stati membri in cui il veicolo è autorizzato*

Di norma i carri RIV, le vetture RIC e i veicoli oggetto di accordi bilaterali o multilaterali sono registrati come tali. Se queste informazioni sono disponibili, devono essere registrate.

4.1.12. *Voce n. 12 — Numero di autorizzazione*

Da registrare soltanto se disponibile.

4.1.13. *Voce n. 13 — Messa in servizio (obbligatoria)*

Se la data esatta di messa in servizio non è nota, inserire una data approssimativa.

([1]) GU L 235 del 17.9.1996, pag. 6.
([2]) GU L 110 del 20.4.2001, pag. 1.

▼**M1**

4.2. **Procedimento**

L'organismo precedentemente responsabile della registrazione del veicolo deve trasmettere tutte le informazioni a disposizione all'ANS o all'ORI del paese in cui è stabilito.

I carri merci e le vetture passeggeri esistenti devono essere registrate soltanto nel RIN dello Stato membro in cui era stabilito l'organismo precedentemente responsabile della registrazione.

Se un veicolo esistente è stato autorizzato in diversi Stati membri, l'ORI che registra il veicolo in questione trasmette i dati pertinenti agli ORI degli altri Stati membri interessati.

L'ANS o l'ORI inserisce le informazioni nel proprio RIN.

L'ANS o l'ORI informa tutte le parti interessate quando il trasferimento di informazioni è completato. Devono essere informati almeno gli organismi seguenti:

— l'organismo precedentemente responsabile della registrazione del veicolo,

— il detentore,

— l'ERA.

▼M4

Appendice 1

CODICI IDENTIFICATIVI DELLE RESTRIZIONI

1. PRINCIPI

Un codice armonizzato o un codice nazionale è attribuito alle restrizioni previste nell'autorizzazione di messa in servizio conformemente agli articoli da 21 a 26 della direttiva 2008/57/CE o nell'autorizzazione d'immissione sul mercato e, se del caso, a una nuova autorizzazione del tipo di veicolo conformemente agli articoli 21 e 24 della direttiva (UE) 2016/797.

2. STRUTTURA

Ogni codice è una combinazione di:

— categoria di restrizione,

— tipo di restrizione,

— valore o specifica,

che sono uniti da un punto (.):

[Categoria].[Tipo].[Valore o specifica].

3. CODICI DELLE RESTRIZIONI

1. I codici armonizzati delle restrizioni sono applicabili in tutti gli Stati membri.

   L'Agenzia deve aggiornare e pubblicare sul proprio sito web l'elenco dei codici armonizzati delle restrizioni per l'intero sistema ferroviario dell'Unione.

   Se un'autorità nazionale preposta alla sicurezza ritiene necessario aggiungere un nuovo codice all'elenco dei codici armonizzati delle restrizioni, deve chiedere all'Agenzia di esaminare l'inserimento del nuovo codice.

   L'Agenzia deve esaminare la richiesta e all'occorrenza consultare altre autorità nazionali preposte alla sicurezza. Se del caso, l'Agenzia inserisce un nuovo codice di restrizione nell'elenco.

2. L'Agenzia deve mantenere aggiornato l'elenco dei codici nazionali delle restrizioni. L'uso dei codici nazionali delle restrizioni deve essere limitato a quelle restrizioni che riflettono le caratteristiche particolari del sistema ferroviario esistente in uno Stato membro e per le quali non avrebbe quindi senso l'applicazione in altri Stati membri.

   Per i tipi di restrizioni non indicati nell'elenco di cui al paragrafo 1, l'autorità nazionale preposta alla sicurezza deve chiedere all'Agenzia di inserire un nuovo codice nell'elenco dei codici nazionali delle restrizioni. L'Agenzia deve esaminare la richiesta e all'occorrenza consultare altre autorità nazionali preposte alla sicurezza. Se del caso l'Agenzia inserisce un nuovo codice di restrizione nell'elenco.

3. Il codice di restrizione per le autorità multinazionali preposte alla sicurezza è considerato al pari di un codice nazionale delle restrizioni.

4. L'uso di restrizioni prive di codice deve essere limitato a quelle restrizioni la cui applicazione a diversi tipi di veicoli è improbabile a causa del loro carattere particolare.

   L'Agenzia deve mantenere un elenco unico dei codici delle restrizioni per l'EVR, il registro europeo dei tipi di veicoli autorizzati di cui all'articolo 48 della direttiva (UE) 2016/797, lo sportello unico e la banca dati in materia di sicurezza e interoperabilità dell'Agenzia ferroviaria europea.

5. All'occorrenza l'Agenzia può coordinare il processo di armonizzazione dei codici delle restrizioni con la pertinente organizzazione intergovernativa, purché sia prevista una disposizione in tal senso da un accordo internazionale di cui l'Unione europea è parte.

▼**M4**

Appendice 2

STRUTTURA E CONTENUTO DEL NIE

L'Agenzia deve stabilire la struttura e il contenuto del numero di identificazione europeo (NIE), compresa la codifica dei tipi di documenti interessati, in un documento tecnico che deve pubblicare sul proprio sito web.

▼M1

Appendice 3

CODICI DI RITIRO

Codice	Modalità di ritiro	Descrizione
00	Nessuna	Il veicolo ha un'immatricolazione valida.
10	Immatricolazione sospesa Nessun motivo specificato	L'immatricolazione del veicolo è sospesa su richiesta del proprietario o del detentore o per decisione della ANS o dell'ORI.
11	Immatricolazione sospesa	Il veicolo è destinato a essere stoccato in condizioni operative come riserva inattiva o strategica.
20	Immatricolazione trasferita	Il veicolo è stato nuovamente immatricolato con un numero diverso o da un RIN diverso, per utilizzo continuato sull'intera rete ferroviaria europea o su parte di essa.
30	Ritiro Nessun motivo specificato	L'immatricolazione del veicolo per l'esercizio sulla rete ferroviaria europea è scaduta e una nuova immatricolazione non è nota.
31	Ritiro	Il veicolo è destinato all'utilizzo continuato come veicolo ferroviario, al di fuori della rete ferroviaria europea.
32	Ritiro	Il veicolo è destinato al recupero di componenti/moduli/parti di ricambio interoperabili o a una profonda ristrutturazione.
33	Ritiro	Il veicolo è destinato a essere rottamato e i materiali (comprese le principali parti di ricambio) saranno riciclati.
34	Ritiro	Il veicolo è destinato a essere utilizzato come «materiale rotabile storico conservato» su una rete separata o a fini espositivi in condizioni statiche, al di fuori della rete ferroviaria europea.

Uso dei codici

— Se il motivo del ritiro non è specificato, è necessario utilizzare i codici 10, 20 e 30 per indicare la modifica dello stato di immatricolazione.

— Se il motivo del ritiro è noto, i codici 11, 31, 32, 33 e 34 sono le opzioni disponibili nella banca dati del RIN. Questi codici sono basati esclusivamente sulle informazioni fornite dal detentore o dal proprietario all'ORI.

Questioni connesse all'immatricolazione

— Un veicolo con immatricolazione sospesa o ritirata non può circolare sulla rete ferroviaria europea utilizzando l'immatricolazione registrata.

— Per riattivare una registrazione dopo la sospensione è necessario richiedere all'organismo di registrazione la verifica delle condizioni che hanno determinato la sospensione.

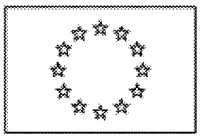
— Il trasferimento della registrazione si effettua alle condizioni di cui all'articolo 1 *ter* della decisione 2006/920/CE della Commissione ([1]) e all'articolo 1 *ter* della decisione 2008/231/CE della Commissione ([2]), quali modificate dalla decisione 2010/640/UE ([3]) e consiste in una nuova registrazione del veicolo e nel successivo ritiro della vecchia registrazione.

([1]) GU L 359 del 18.12.2006, pag. 1.
([2]) GU L 84 del 26.3.2008, pag. 1.
([3]) GU L 280 del 26.10.2010, pag. 29.

▼M1

Appendice 4

MODULO STANDARD DI REGISTRAZIONE



Modulo standard per l'immatricolazione dei veicoli autorizzati (1)

in conformità della direttiva 2008/57/CE della legislazione nazionale applicabile

Domanda di sovvenzione per:	Nuova immatricolazione ☐	Modifica ☐ (2)	Ritiro ☐

INFORMAZIONI RIGUARDANTI IL VEICOLO

1. **Numero**

1.1. Numero europeo del veicolo (3) _ _ _ _ _ _ _ _ _ _ _ _ - _

1.2. Numero precedentemente assegnato al veicolo (4)

2. **Stato membro in cui l'immatricolazione è richiesta e ANS che ha autorizzato il veicolo**

2.1. Stato membro: _ _

2.2. Nome dell'ANS: .....

3. **Anno di fabbricazione:** _ _ _ _

4. **Riferimento CE**

4.1. Data della dichiarazione: _ _ _ _ _ _ _ _

4.2. Riferimento CE: .....

4.3. Nome dell'organo responsabile del rilascio: .....

4.4. Numero di registro delle imprese: .....

Indirizzo dell'organizzazione

4.5. Via e numero: .....

4.6. Città: .....

4.7. Codice paese: ..... 4.8. Codice postale: .....

5. **Riferimento al registro europeo dei tipi di veicolo autorizzati:**

5 *bis*. **Serie**

(1) Il presente modulo può essere prodotto anche in formato elettronico.
(2) Contrassegnare la casella davanti a ogni voce modificata.
(3) Non si applica alla prima immatricolazione.
(4) Non si applica alla prima immatricolazione.

▼M1

6. **Restrizioni**

6.1. Restrizioni (codice): _ _ _, _ _ _, _ _ _, _ _ _, _ _ _, _ _ _, _ _ _, _ _ _, _ _ _, _ _ _

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

6.2. Restrizioni (testo): .....

INFORMAZIONI RIGUARDANTI GLI ORGANISMI RESPONSABILI DEL VEICOLO

7. **Proprietario**

7.1. Nome dell'organizzazione: .....

7.2. Numero di registro delle imprese: .....

Indirizzo dell'organizzazione

7.3. Via e numero: .....

7.4. Città: .....

7.5. Codice paese: ..... 7.6. Codice postale: .....

8. **Detentore**

8.1. Nome dell'organizzazione: .....

8.2. Numero di registro delle imprese: .....

Indirizzo dell'organizzazione

8.3. Via e numero: .....

8.4. Città: .....

8.5. Codice paese: ..... 8.6. Codice postale: .....

8.7. Marchiatura del detentore del veicolo (MDV): .....

INFORMAZIONI OPERATIVE

9. **Organismo responsabile della manutenzione**

9.1. Nome dell'organizzazione: .....

9.2. Numero del registro delle imprese: .....

Indirizzo dell'organizzazione

9.3. Via e numero:.....

9.4. Città: .....

9.5. Codice paese: ..... 9.6. Codice postale: .....

9.7. Indirizzo e-mail: .....

10. **Ritiro**

10.1. Modalità (codice): _ _ _

10.2. Data: _ _ _ _ _ _ _ _

11. **Stati membri in cui il veicolo è già autorizzato**

.....

▼M1

Identificazione dell'organismo che chiede l'immatricolazione: .....

Data: _ _ _ _ _ _ _ _

Nome e firma del responsabile: .....

RIFERIMENTI DELL'AUTORITÀ RESPONSABILE IN MATERIA DI SICUREZZA

1.1. **Numero europeo assegnato al veicolo** [1] _ _ _ _ _ _ _ _ _ _ _ _ _ - _

12. **Numero di autorizzazione** _ _ _ _ _ _ _ _ _ _ _ _ _ _ _ _

13. **Messa in servizio**

13.1. Data di autorizzazione: _ _ _ _ _ _ _ _

13.2. Autorizzazione valida fino al: _ _ _ _ _ _ _ _

Data di ricevimento della domanda: _ _ _ _ _ _ _ _

Data del ritiro: _ _ _ _ _ _ _ _

[1] È possibile allegare un elenco di vari veicoli della stessa serie o dello stesso ordine.

▼**M1**

Appendice 5

GLOSSARIO

Abbreviazione	Definizione
CCS	Controllo-comando e segnalamento
CSI	Comunità di Stati indipendenti
COTIF	Convenzione internazionale per i trasporti ferroviari
FC	Ferrovia convenzionale
DB	Database
CE	Commissione europea
RVE CI	Registro virtuale europeo centralizzato di immatricolazione
NIE	Numero di identificazione europeo
EN	Norma europea
NEV	Numero europeo del veicolo
ERA	Agenzia ferroviaria europea, o semplicemente «l'Agenzia»
ERATV	Registro europeo dei tipi di veicoli autorizzati
ERTMS	Sistema europeo di gestione del traffico ferroviario
UE	Unione europea
AV	(Sistema ad) alta velocità
OI	Organo di indagine
ISO	Organizzazione internazionale di normalizzazione
GI	Gestore dell'infrastruttura
INF	Infrastruttura
IT	Tecnologia dell'informazione
RL	Registro locale
ON	Organismo notificato
ANS	Autorità nazionale competente in materia di sicurezza
RIN	Registro di immatricolazione nazionale
STI EGT	STI Esercizio e gestione del traffico
OTIF	Organizzazione intergovernativa per i trasporti internazionali per ferrovia
ORI	Organismo responsabile dell'immatricolazione – l'organismo responsabile di della tenuta e dell'aggiornamento del RIN
OR	Organismo regolatore
RIC	Regolamenti che disciplinano l'uso reciproco di vetture e furgoni nel traffico internazionale
RIV	Regolamentazione che disciplina l'uso reciproco di carri merci nel traffico internazionale

▼**M1**

Abbreviazione	Definizione
MR	Materiale rotabile
RSRD (ATM)	Banca dati di riferimento per il materiale rotabile (ATM)
IF	Impresa ferroviaria
PSEA (ATM)	Piano strategico europeo di realizzazione (ATM)
STI ATM	(STI) Applicazioni telematiche per il traffico merci
STI	Specifica tecnica di interoperabilità
MDV	Marchio del detentore del veicolo
RMDV	Registro dei marchi dei detentori dei veicoli
RVI	Registro virtuale di immatricolazione
STI CM	(STI) Carri merci
WIMO (ATM)	Banca dati operativa di carri e unità intermodali (ATM)

▼M2

Appendice 6

PARTE «0» — IDENTIFICAZIONE DEL VEICOLO

Considerazioni generali

La presente appendice descrive il numero europeo di veicolo e la marcatura connessa applicati in maniera visibile su ogni veicolo per consentirne l'identificazione univoca in esercizio. Non descrive altri numeri o marcature eventualmente incisi o apposti in maniera permanente sul telaio o sui componenti principali del veicolo in fase di costruzione.

Numero europeo di veicolo e abbreviazioni connesse

A ciascun veicolo ferroviario è assegnato un numero di 12 cifre (detto numero europeo di veicolo — NEV) con la struttura seguente:

<table>
<tr><th>Tipo di Materiale rotabile</th><th>Attitudine all'interoperabilità e tipo di veicolo [2 cifre]</th><th>Nazione in cui il veicolo è registrato [2 cifre]</th><th>Caratteristiche tecniche [4 cifre]</th><th>Numero seriale [3 cifre]</th><th>Cifra di controllo [1 cifra]</th></tr>
<tr><td>Carri</td><td>da 00 a 09
da 10 a 19
da 20 a 29
da 30 a 39
da 40 a 49
da 80 a 89
[dettagli nella parte 6]</td><td rowspan="4">da 01 a 99
[dettagli nella parte 4]</td><td>Da 0000 a 9999
[dettagli nella parte 9]</td><td>da 000 a 999</td><td rowspan="4">da 0 a 9
[dettagli nella parte 3]</td></tr>
<tr><td>Veicoli viaggiatori rimorchiati</td><td>da 50 a 59
da 60 a 69
da 70 a 79
[dettagli nella parte 7]</td><td>da 0000 a 9999
[dettagli nella parte 10]</td><td>da 000 a 999</td></tr>
<tr><td>Materiale di trazione e unità di un convoglio in composizione fissa o prestabilita</td><td>da 90 a 99
[dettagli nella parte 8]</td><td colspan="2">da 000000 a 8999999
[il significato di queste cifre è definito dagli Stati membri, eventualmente con accordi bilaterali o multilaterali]</td></tr>
<tr><td>Veicoli speciali</td><td>da 9000 a 9999
[dettagli nella parte 11]</td><td>da 000 a 999</td></tr>
</table>

All'interno di ogni paese, le 7 cifre delle caratteristiche tecniche e del numero seriale sono sufficienti a identificare in modo univoco un veicolo all'interno di ogni gruppo di carrozze passeggeri rimorchiate e veicoli speciali ([1]).

Il numero è completato da marcature alfabetiche:

a) codice del paese di immatricolazione del veicolo (*dettagli nella parte 4*);

b) marcatura dell'amministrazione proprietaria del veicolo (*dettagli nella parte 1*);

c) sigla delle caratteristiche tecniche (dettagli nella parte 12 per i carri; nella parte 13 per i veicoli passeggeri rimorchiati).

Il numero europeo di veicolo deve essere modificato quando, a causa di modifiche tecniche apportate al veicolo, non rispecchia l'idoneità all'interoperabilità o le caratteristiche tecniche conformemente alla presente appendice. Tali modifiche tecniche possono richiedere una nuova messa in servizio conformemente agli articoli da 20 a 25 della direttiva 2008/57/CE.

([1]) Per i veicoli speciali, il numero deve essere univoco in ogni paese e composto dalla prima cifra e dalle ultime 5 cifre delle caratteristiche tecniche e del numero seriale.

▼M2

Parte 1 — MARCATURA DELL'AMMINISTRAZIONE PROPRIETARIA DEL VEICOLO

▼M4

1. **Definizione di marcatura dell'amministrazione proprietaria del veicolo (MAPV)**

La marcatura dell'amministrazione proprietaria del veicolo (MAPV) è un codice alfanumerico composto da un minimo di 2 e un massimo di 5 lettere ([1]). È apposta su ciascun veicolo ferroviario, vicino al numero europeo del veicolo e identifica il detentore del veicolo quale risulta dal RIN.

La MAPV è univoca e valida in tutti gli Stati membri e in tutti i paesi che aderiscono a un accordo che comporta l'applicazione del sistema di numerazione dei veicoli e di MAPV conformemente alla presente decisione.

▼M2

2. **Formato della marcatura dell'amministrazione proprietaria del veicolo**

La MAPV indica, possibilmente in modo riconoscibile, la denominazione completa o la sigla dell'amministrazione proprietaria del veicolo. Si possono utilizzare tutte e 26 le lettere dell'alfabeto latino. Le lettere della MAPV sono scritte in maiuscolo. Le lettere che non sono iniziali delle parole che compongono il nome dell'amministrazione proprietaria possono essere scritte in minuscolo. Ai fini del controllo dell'univocità, le lettere scritte in minuscolo sono considerate come scritte in maiuscolo.

Le lettere possono contenere segni diacritici ([2]). Ai fini del controllo dell'univocità non si tiene conto dei segni diacritici usati nelle lettere.

Per i veicoli degli intestatari aventi sede in un paese che non utilizza l'alfabeto latino, si può far seguire alla MAPV la traduzione della marcatura nell'alfabeto locale, separata da una barra («/»). La MAPV scritta in caratteri locali non è presa in considerazione ai fini dell'elaborazione dei dati.

3. **Disposizioni sull'assegnazione della marcatura dell'amministrazione proprietaria del veicolo**

A un'amministrazione proprietaria di veicoli può essere assegnata più di una MAPV qualora:

— l'amministrazione proprietaria abbia una denominazione formale in più di una lingua,

— l'amministrazione proprietaria abbia fondati motivi per distinguere parchi veicoli separati all'interno della propria organizzazione.

È ammessa l'assegnazione di un'unica MAPV a un gruppo di imprese:

— appartenenti a un'unica struttura aziendale (ad esempio società holding),

— appartenenti a un'unica struttura aziendale che abbia affidato ad un'unica organizzazione al suo interno la gestione di tutti gli aspetti per conto di tutte le altre,

— che abbiano affidato ad un'unica persona giuridica distinta la gestione di tutti gli aspetti per loro conto; in questo caso tale persona giuridica si configura come l'amministrazione proprietaria.

4. **Registro delle marcature delle amministrazioni proprietarie dei veicoli e procedura di assegnazione**

Il registro delle MAPV è pubblico ed è aggiornato in tempo reale.

Le richieste di MAPV sono presentate all'autorità nazionale competente del richiedente e quindi trasmesse all'ERA. Le MAPV possono essere utilizzate solo dopo la loro pubblicazione da parte dell'ERA.

([1]) La NMBS/SNCB può continuare a usare una singola B cerchiata.

([2]) I segni diacritici sono «segni di accento», come in À, Ç, Ö, Č, Ž, Å ecc. Le lettere speciali quali Ø e Æ sono rappresentate con una lettera singola; nelle verifiche di univocità la Ø è considerata una O e la Æ una A.

▼**M2**

Se l'intestatario di una MAPV cessa di utilizzarla, ne dà comunicazione all'autorità nazionale competente, la quale trasmette l'informazione all'ERA. La MAPV viene quindi revocata non appena l'amministrazione proprietaria dimostri di aver modificato la marcatura in tutti i veicoli su cui era apposta. La stessa marcatura non può essere riassegnata per i 10 anni successivi, a meno che non venga nuovamente assegnata all'intestatario originario o, su sua richiesta, a un altro intestatario.

Una MAPV può essere trasferita dall'intestatario a un altro intestatario, che diventa il successore legale dell'intestatario originario. La MAPV rimane valida quando l'intestatario assume una nuova denominazione priva di elementi di somiglianza con la MAPV.

In caso di un cambiamento di amministrazione proprietaria che comporti un cambiamento di MAPV, entro tre mesi dalla data di registrazione nel registro nazionale dei veicoli occorre apporre sui veicoli in questione una nuova MAPV. In caso di discrepanza tra una MAPV apposta sul veicolo e i dati registrati nel registro di immatricolazione nazionale (RIN), prevalgono questi ultimi.

PARTE 2

Non utilizzata

PARTE 3 — REGOLE PER IL CALCOLO DELLA CIFRA DI CONTROLLO (12ª CIFRA)

La cifra di controllo si calcola nel modo seguente:

— si lasciano inalterate le cifre del numero di base in posizione pari (partendo da destra),

— si moltiplicano per 2 le cifre del numero di base in posizione dispari (partendo da destra),

— si calcola quindi la somma delle cifre in posizione pari e dei prodotti parziali ottenuti moltiplicando per 2 le cifre in posizione dispari,

— si considera la cifra delle unità della somma così ottenuta,

— la cifra di controllo è data dalle unità che mancano per arrivare a 10; se la cifra dell'unità è zero, anche la cifra di controllo è zero.

Esempi:

1 -

Numero di base	3	3	8	4	4	7	9	6	1	0	0
Fattore di moltiplicazione	2	1	2	1	2	1	2	1	2	1	2
	6	3	16	4	8	7	18	6	2	0	0

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

La cifra delle unità della somma è 2.

La cifra di controllo è pertanto 8 e il numero di base diventa quindi il numero di immatricolazione 33 84 4796 100 – 8.

2 -

Numero di base	3	1	5	1	3	3	2	0	1	9	8
Fattore di moltiplicazione	2	1	2	1	2	1	2	1	2	1	2
	6	1	10	1	6	3	4	0	2	9	16

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

La cifra delle unità della somma è 0.

La cifra di controllo è pertanto 0 e il numero di base diventa quindi il numero di immatricolazione 31 51 3320 198 – 0.

▼**M4**

PARTE 4 — CODICI DEI PAESI DI IMMATRICOLAZIONE DEI VEICOLI (3A E 4A CIFRA E SIGLA)

Le informazioni riguardanti paesi terzi sono riportate unicamente a titolo informativo.

Paesi	Codice alfabetico del paese ([1])	Codice numerico del paese
Albania	AL	41
Algeria	DZ	92
Armenia	AM	58
Austria	A	81
Azerbaigian	AZ	57
Bielorussia	BY	21
Belgio	B	88
Bosnia-Erzegovina	BIH	50 e 44 ([2])
Bulgaria	BG	52
Cina	RC	33
Croazia	HR	78
Cuba	CU ([1])	40
Cipro	CY	
Repubblica ceca	CZ	54
Danimarca	DK	86
Egitto	ET	90
Estonia	EST	26
Finlandia	FIN	10
Francia	F	87
Georgia	GE	28
Germania	D	80
Grecia	GR	73
Ungheria	H	55
Iran	IR	96
Iraq	IRQ ([1])	99
Irlanda	IRL	60
Israele	IL	95
Italia	I	83
Giappone	J	42

Paesi	Codice alfabetico del paese ([1])	Codice numerico del paese
Lituania	LT	24
Lussemburgo	L	82
ex Repubblica iugoslava di Macedonia	MK	65
Malta	M	
Moldova	MD ([1])	23
Monaco	MC	
Mongolia	MGL	31
Montenegro	MNE	62
Marocco	MA	93
Paesi Bassi	NL	84
Corea del Nord	PRK ([1])	30
Norvegia	N	76
Polonia	PL	51
Portogallo	P	94
Romania	RO	53
Russia	RUS	20
Serbia	SRB	72
Slovacchia	SK	56
Slovenia	SLO	79
Corea del Sud	ROK	61
Spagna	E	71
Svezia	S	74
Svizzera	CH	85
Siria	SYR	97
Tagikistan	TJ	66
Tunisia	TN	91
Turchia	TR	75
Turkmenistan	TM	67
Ucraina	UA	22

▼**M4**

Paesi	Codice alfabetico del paese ([1])	Codice numerico del paese
Kazakistan	KZ	27
Kirghizistan	KS	59
Lettonia	LV	25
Libano	RL	98

Paesi	Codice alfabetico del paese ([1])	Codice numerico del paese
Regno Unito	GB	70
Uzbekistan	UZ	29
Vietnam	VN ([1])	32

([1]) Conformemente al sistema di codici alfabetici descritto nell'appendice 4 della convenzione del 1949 e nell'articolo 45, paragrafo 4, della convenzione del 1968 sulla circolazione stradale.

([2]) La Bosnia-Erzegovina utilizza 2 codici ferroviari specifici. Il codice numerico 49 è riservato.

▼**M2**

PARTE 5

Non utilizzata

▼M2

PARTE 6 — CODICI DI INTEROPERABILITÀ USATI PER I CARRI (1ª E 2ª CIFRA).

	1ª cifra / 2ª cifra		0	1	2	3	4	5	6	7	8	9	2ª cifra / 1ª cifra	
		Scartamento	fisso o variabile	fisso	variabile	fisso	variabile	fisso	variabile	fisso	variabile	fisso o variabile	Scartamento	
Carri conformi alla STI WAG (a) compresa la sezione 7.1.2 e tutte le condizioni di cui all'appendice C	0	ad assi	Da non utilizzare	Carri		Da non utilizzare (c)						Carri PPV/PPW (scartamento variabile)	ad assi	0
	1	a carrelli											a carrelli	1
	2	ad assi		Carri								Carri PPV/PPW (scartamento fisso)	ad assi	2
	3	a carrelli											a carrelli	3
Altri carri	4	ad assi (b)	Carri utilizzati per la manutenzione	Altri carri								Carri con numerazione speciale per caratteristiche tecniche che non sono messi in servizio nell'UE	ad assi (b)	4
	8	a carrelli (b)											a carrelli (b)	8
	1ª cifra / 2ª cifra		0	1	2	3	4	5	6	7	8	9	2ª cifra / 1ª cifra	

(a) Regolamento della Commissione [STI WAG quale adottata dopo la revisione].
(b) Scartamento fisso o variabile.
(c) Tranne per i carri per la serie I (carri refrigeranti), da non utilizzare per dei veicoli nuovi autorizzati messi in servizio.

▼M2

PARTE 7 — CODICI DI ATTITUDINE AL TRAFFICO INTERNAZIONALE USATI PER I VEICOLI VIAGGIATORI RIMORCHIATI (CIFRE 1-2)

	Traffico interno	TEN ([a]) e/o COTIF ([b]) e/o PPV/PPW				Traffico interno o traffico internazionale con accordi speciali	TEN ([a]) e/o COTIF ([b])	PPV/PPW		
1ª cifra \ 2ª cifra	0	1	2	3	4	5	6	7	8	9
5	Veicoli per traffico nazionale	Veicoli a scartamento fisso senza aria condizionata (*compresi i carri per trasporto auto*)	Veicoli a scartamento variabile (1435/1520) senza aria condizionata	Da non utilizzare	Veicoli a scartamento variabile (1435/1668) senza aria condizionata	Veicoli storici	Da non utilizzare ([c])	Veicoli a scartamento fisso	Veicoli a scartamento variabile (1435/1520) mediante cambio carrelli	Veicoli a scartamento variabile (1435/1520) con assi a scartamento variabile
6	Veicoli di servizio	Veicoli a scartamento fisso dotati di aria condizionata	Veicoli a scartamento variabile (1435/1520) dotati di aria condizionata	Veicoli di servizio	Veicoli a scartamento variabile (1435/1668) dotati di aria condizionata	Veicoli per trasporto auto	Da non utilizzare ([c])			
7	Veicoli dotati di aria condizionata e pressurizzati	Da non utilizzare	Da non utilizzare	Veicoli a scartamento fisso dotati di aria condizionata e pressurizzati	Da non utilizzare	Altri veicoli	Da non utilizzare	Da non utilizzare	Da non utilizzare	Da non utilizzare

([a]) Conformità alle STI applicabili, cfr. appendice P, parte 5.
([b]) Compresi veicoli che, a norma dei regolamenti esistenti, recano le cifre definite nella presente tabella. COTIF: Veicolo conforme al regolamento COTIF in vigore al momento della messa in servizio.
([c]) Tranne per i carri a scartamento fisso (56) e a scartamento variabile (66) già in servizio, da non utilizzare per veicoli nuovi.

▼**M2**

PARTE 8 — TIPI DI MATERIALE DI TRAZIONE E UNITÀ DI UN CONVOGLIO A COMPOSIZIONE FISSA O PRESTABILITA (1ª E 2ª CIFRA)

La prima cifra è «9».

Se la seconda cifra descrive il tipo di mezzo di trazione, è obbligatorio usare i seguenti codici:

Codice	Tipo generale di veicolo
0	Varie
1	Locomotiva elettrica
2	Locomotiva diesel
3	Complesso a trazione elettrica (EMU) (per alta velocità) [veicolo automotore o rimorchio]
4	Complesso a trazione elettrica (EMU) (eccetto per alta velocità) [veicolo automotore o rimorchio]
5	Complesso a trazione diesel (DMU) [veicolo automotore o rimorchio]
6	Rimorchio specializzato
7	Locomotiva elettrica di manovra
8	Locomotiva diesel di manovra
9	Veicolo speciale

PARTE 9 — MARCATURA NUMERICA UNIFORME DEI CARRI (CIFRE DA 5 A 8)

La parte 9 contiene la marcatura numerica associata alle caratteristiche tecniche principali del carro ed è pubblicata nel sito dell'ERA (www.era.europa.eu).

La domanda per ottenere un nuovo codice è presentata presso l'organismo di immatricolazione (di cui alla decisione 2007/756/CE) ed è inviata all'ERA. Un codice nuovo può essere utilizzato solo dopo la pubblicazione da parte dell'ERA.

PARTE 10 — CODICI DELLE CARATTERISTICHE TECNICHE DEL MATERIALE PASSEGGERI TRAINATO (5^A E 6^A CIFRA)

La parte 10 è pubblicata nel sito Internet dell'ERA (www.era.europa.eu).

La domanda per ottenere un nuovo codice è presentata presso l'organismo di immatricolazione (di cui alla decisione 2007/756/CE) ed è inviata all'ERA. Un codice nuovo può essere utilizzato solo dopo la pubblicazione da parte dell'ERA.

PARTE 11 — CODICI DELLE CARATTERISTICHE TECNICHE DEI VEICOLI SPECIALI (CIFRE DA 6 A 8)

La parte 11 è pubblicata nel sito Internet dell'ERA (www.era.europa.eu).

La domanda per ottenere un nuovo codice è presentata presso l'organismo di immatricolazione (di cui alla decisione 2007/756/CE) ed è inviata all'ERA. Un codice nuovo può essere utilizzato solo dopo la pubblicazione da parte dell'ERA.

▼**M2**

PARTE 12 — MARCATURA LETTERALE DEI CARRI AD ESCLUSIONE DEI CARRI ARTICOLATI E MULTIPLI

La parte 12 è pubblicata nel sito Internet dell'ERA (www.era.europa.eu).

La domanda per ottenere un nuovo codice è presentata presso l'organismo di immatricolazione (di cui alla decisione 2007/756/CE) ed è inviata all'ERA. Un codice nuovo può essere utilizzato solo dopo la pubblicazione da parte dell'ERA.

PARTE 13 — MARCATURA LETTERALE PER MATERIALE PASSEGGERI TRAINATO

La parte 13 è pubblicata nel sito Internet dell'ERA (www.era.europa.eu).

La domanda per ottenere un nuovo codice è presentata presso l'organismo di immatricolazione (di cui alla decisione 2007/756/CE) ed è inviata all'ERA. Un codice nuovo può essere utilizzato solo dopo la pubblicazione da parte dell'ERA.