**Trattandosi di un semplice strumento di documentazione, esso non impegna la responsabilità delle istituzioni**

►**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)

Modificato da:

| | | Gazzetta ufficiale | | |
|---|---|---|---|---|
| | | n. | pag. | data |
| ►**M1** | Decisione 2011/107/UE della Commissione del 10 febbraio 2011 | L 43 | 33 | 17.2.2011 |

▼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)

LA COMMISSIONE DELLE COMUNITÀ EUROPEE,

visto il trattato che istituisce la Comunità europea,

vista la direttiva 96/48/CE del Consiglio, del 23 luglio 1996, relativa all'interoperabilità del sistema ferroviario transeuropeo ad alta velocità ([1]), in particolare l'articolo 14, paragrafi 4 e 5,

vista la direttiva 2001/16/CE del Parlamento europeo e del Consiglio, del 19 marzo 2001, relativa all'interoperabilità del sistema ferroviario transeuropeo convenzionale ([2]), in particolare l'articolo 14, paragrafi 4 e 5,

considerando quanto segue:

(1) Quando autorizzano la messa in servizio di materiale rotabile, gli Stati membri devono garantire che a ciascun veicolo sia attribuito un codice di identificazione. Il codice deve quindi essere inserito in un registro di immatricolazione nazionale (di seguito «RIN»). Tale registro deve essere accessibile per consultazione ai rappresentanti delle autorità competenti e dei soggetti interessati. I vari registri nazionali, che devono essere coerenti per contenuti e formattazione dei dati, devono essere istituiti in base a specifiche tecniche e operative comuni.

(2) Le specifiche comuni per il RIN devono essere adottate sulla base del progetto di specifica elaborato dall'Agenzia ferroviaria europea (di seguito «l'Agenzia»). Tali progetti di specifiche devono comprendere in particolare la definizione degli elementi seguenti: il contenuto, l'architettura funzionale e tecnica, il formato dei dati, le modalità operative, comprese le norme per l'inserimento e la consultazione dei dati.

(3) La presente decisione è stata elaborata sulla base della raccomandazione n. ERA/REC/INT/01-2006 dell'Agenzia del 28 luglio 2006.

Il RIN di uno Stato membro dovrebbe contenere tutti i veicoli autorizzati nello Stato membro in questione. Tuttavia, i carri merci e le vetture passeggeri dovrebbero essere immatricolati solo nel RIN dello Stato membro in cui avviene la prima messa in servizio.

([1]) GU L 235 del 17.9.1996, pag. 6. Direttiva modificata da ultimo dalla direttiva 2007/32/CE della Commissione (GU L 141 del 2.6.2007, pag. 63).

([2]) GU L 110 del 20.4.2001, pag. 1. Direttiva modificata da ultimo dalla direttiva 2007/32/CE.

▼B

(4) È opportuno utilizzare un modulo standard per l'immatricolazione dei veicoli, la conferma dell'immatricolazione, la modifica delle voci dell'immatricolazione e la conferma delle modifiche apportate.

(5) Ogni Stato membro deve istituire un RIN informatizzato. Tutti i RIN devono essere collegati a un registro centrale delle immatricolazioni (di seguito «RCI») gestito dall'Agenzia per istituire il registro di documenti di cui all'articolo 19 del regolamento (CE) n. 881/2004 del Parlamento europeo e del Consiglio ([1]). L'RCI deve permettere agli utenti di effettuare ricerche in tutti i RIN mediante un unico portale e consentire lo scambio di dati fra i RIN nazionali. Tuttavia, per ragioni tecniche la connessione all'RCI non può essere realizzata immediatamente. Pertanto, gli Stati membri dovranno collegare i rispettivi RIN all'RCI soltanto quando quest'ultimo sarà effettivamente funzionante. A tal fine, l'Agenzia realizzerà un progetto pilota.

(6) In conformità del punto 8 del verbale della riunione n. 40 del comitato di regolamentazione di cui all'articolo 21 della direttiva 2001/16/CE, tutti i veicoli esistenti devono essere registrati nel RIN dello Stato membro in cui sono stati precedentemente immatricolati. Il trasferimento di dati deve tenere conto di un periodo transitorio adeguato e della disponibilità dei dati.

(7) 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, il RIN deve essere tenuto e aggiornato da un organismo indipendente da qualsiasi impresa ferroviaria. Gli Stati membri devono informare la Commissione e gli altri Stati membri circa l'organismo che hanno designato a tal fine, anche per agevolare lo scambio di informazioni fra questi organismi.

(8) Alcuni Stati membri dispongono di un'ampia rete con scartamento di 1 520 mm su cui circola una flotta di carri condivisa con i paesi della Comunità di Stati indipendenti (CSI). Tali Stati hanno pertanto adottato un sistema di registrazione comune che rappresenta un elemento importante per l'interoperabilità e la sicurezza della rete con scartamento di 1 520 mm. Occorre tenere conto di questa situazione specifica e adottare norme apposite per evitare incongruenze negli obblighi applicabili allo stesso veicolo nell'UE e nella CSI.

(9) Le norme di cui all'allegato P della STI «Esercizio e gestione del traffico» sono applicabili al sistema di numerazione dei veicoli ai fini della registrazione nel RIN. L'Agenzia elaborerà una guida per l'applicazione armonizzata di tali norme.

(10) Le misure di cui alla presente decisione sono conformi al parere del comitato istituito ai sensi dell'articolo 21 della direttiva 96/48/CE,

([1]) GU L 164 del 30.4.2004, pag. 1; rettifica nella GU L 220 del 21.6.2004, pag. 3.

▼B

HA ADOTTATO LA PRESENTE DECISIONE:

*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.

*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.

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. | Numero di veicolo europeo | 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. Codice numerico dello Stato membro come da definizione di cui all'allegato P della STI EGT | 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. Codice numerico dello Stato membro come da definizione di cui all'allegato P.4 della STI EGT | 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<br>Per i veicoli nuovi: codice alfanumerico basato sul NIE, cfr. appendice 2 |
| 13. | Autorizzazione di messa in servizio | Obbligatoria |
| Contenuto | Data dell'autorizzazione di messa in servizio del veicolo ([4]) e periodo di validità | |

▼M1

| | | |
|---|---|---|
| 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 |

([1]) Ai sensi delle decisioni 2006/920/CE e 2008/231/CE della Commissione, quali modificate dalla decisione 2009/107/CE, lo stesso sistema di numerazione è utilizzato sia per i veicoli ad alta velocità che per quelli convenzionali.
([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.

— 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. La STI OPE 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.

— 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:

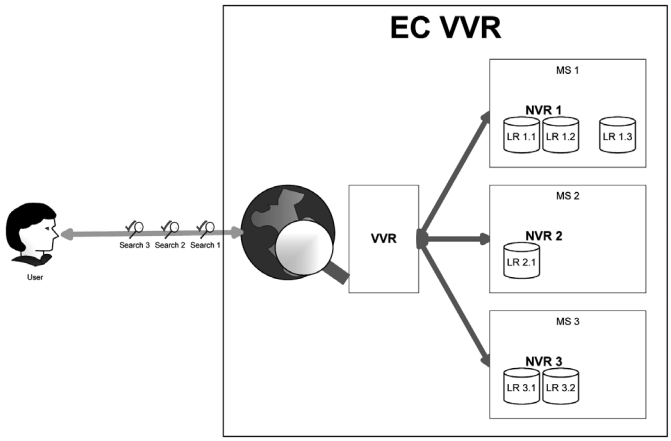
— il registro virtuale di immatricolazione (RVI), che è il motore di ricerca centrale nell'ERA, e

— 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**

3.2.1. *Domanda di immatricolazione*

Il modulo da utilizzare è riportato nell'appendice 4.

L'organismo che richiede l'immatricolazione di un veicolo contrassegna la casella corrispondente a «Nuova immatricolazione». Quindi compila la prima parte del modulo con tutte le informazioni richieste alle voci da 2 a 9 e alla voce 11 e lo inoltra:

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

— all'ORI del primo Stato membro in cui intende operare per un veicolo proveniente da un paese terzo.

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.

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.

3.2.5. *Autorizzazione in più Stati membri*

1. Quando un veicolo dotato di cabina di guida già autorizzato e immatricolato in uno Stato membro è autorizzato in un altro Stato membro, deve essere registrato nel RIN di quest'ultimo. In questo caso, tuttavia, devono registrati soltanto i dati relativi alle voci 1, 2, 6, 11, 12 e 13 e, se pertinente, quelli relativi ai campi aggiunti al RIN dell'ultimo Stato membro, in quanto soltanto tali dati sono relativi a quest'ultimo.

   Questa disposizione è applicabile fino a quando l'RVI e i collegamenti con tutti i RIN pertinenti non siano pienamente operativi; in tale

▼M1

periodo gli ORI interessati si scambiano le informazioni necessarie per assicurare la coerenza dei dati relativi allo stesso veicolo.

2. I veicoli non muniti di cabina di guida, quali carri merci, vetture passeggeri e altri veicoli speciali, sono immatricolati solo nel RIN dello Stato membro in cui avviene la prima messa in servizio.

3. Per qualsiasi tipo di veicolo il RIN della prima 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.

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 seguente, in cui i codici di accesso sono definiti come segue:

| Codice di accesso | Tipo di accesso |
|---|---|
| 0. | Accesso negato |
| 1. | Consultazione limitata (cfr. condizioni nella colonna «Diritti di lettura») |
| 2. | Consultazione illimitata |
| 3. | Consultazione e aggiornamento limitati |
| 4. | Consultazione e aggiornamento illimitati |

| Organismo | Definizione | Diritti di lettura | Diritti di aggiornamento | Voce n. 7 | Tutte le altre voci |
|---|---|---|---|---|---|
| ORI/ ANS«XX» | ORI/ANS nello Stato membro «XX» | Tutti i dati | Tutti i dati | 4 | 4 |
| Altri ANS/ ORI | Altre ANS e/o altri ORI | Tutti i dati | Nessuno | 2 | 2 |
| ERA | Agenzia ferroviaria europea | Tutti i dati | Nessuno | 2 | 2 |
| Detentori | Detentore del veicolo | Tutti i dati dei veicoli di cui il soggetto è detentore | Nessuno | 1 | 1 |
| Gestori della flotta | Gestore del veicolo designato dal detentore | Veicoli per cui il soggetto è stato designato gestore da parte del detentore | Nessuno | 1 | 1 |
| Proprietari | Proprietario del veicolo | Tutti i dati relativi ai veicoli di cui il soggetto è proprietario | Nessuno | 1 | 1 |

▼**M1**

| Organismo | Definizione | Diritti di lettura | Diritti di aggiornamento | Voce n. 7 | Tutte le altre voci |
|---|---|---|---|---|---|
| IF | Operatore ferroviario | Tutti i dati basati sul numero del veicolo | Nessuno | 0 | 1 |
| GI | Gestore dell'infrastruttura | Tutti i dati basati sul numero del veicolo | Nessuno | 0 | 1 |
| OI e OR | Organismi di controllo e di audit notificati dagli Stati membri | Tutti i dati sui veicoli oggetti di controlli e audit | Nessuno | 2 | 2 |
| Altri utenti autorizzati | Tutti gli utenti occasionali riconosciuti dalla ANS o dall'ERA | Da definire a seconda dei casi; durata possibilmente limitata | Nessuno | 0 | 1 |

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),

▼M1

— 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.

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 ([2]) e articolo 24 della direttiva 2001/16/CE del Parlamento europeo e del Consiglio ([3])).

([1]) Tuttavia, i veicoli nuovi messi in servizio per AAE, BLS, FNME e GySEV/ROeEE devono essere provvisti del codice identificativo standard del paese.
([2]) GU L 235 del 17.9.1996, pag. 6.
([3]) GU L 110 del 20.4.2001, pag. 1.

▼**M1**

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.

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.

▼M1

*Appendice 1*

## CODICI IDENTIFICATIVI DELLE RESTRIZIONI

1. PRINCIPI

Non è necessario inserire nel RIN le restrizioni (caratteristiche tecniche) già registrate in altri registri cui le ANS hanno accesso.

L'accettazione nel traffico transfrontaliero è basata sugli elementi seguenti:

— le informazioni codificate nel numero del veicolo,

— la codifica alfabetica, e

— la marchiatura del veicolo.

Non è pertanto necessario inserire questi dati nel RIN.

2. STRUTTURA

I codici sono strutturati su tre livelli:

— 1º livello: Categoria di restrizione

— 2º livello: Tipo di restrizione

— 3º livello: valore o specifica.

**Codici identificativi delle restrizioni**

| Cat. | Tipo | Valore | Denominazione |
|---|---|---|---|
| **1** | | | **Restrizione tecnica connessa alla costruzione** |
| | 1 | Numerico (3) | Raggio minimo della curva in metri |
| | 2 | — | Restrizioni connesse al circuito di binario |
| | 3 | Numerico (3) | Limitazione di velocità in km/h (con marchiatura sui carri e sulle vetture ma non sulle locomotive) |
| **2** | | | **Restrizione geografica** |
| | 1 | Alfanumerico (3) | Scartamento cinematico (codifica STI CM, allegato C) |
| | 2 | Elenco codificato | Scartamento boccole |
| | | 1 | Scartamento variabile 1435/1520 |
| | | 2 | Scartamento variabile 1435/1668 |
| | 3 | — | Assenza di CCS a bordo |
| | 4 | — | ERTMS A a bordo |
| | 5 | Numerico (3) | Sistema B a bordo (*) |
| **3** | | | **Restrizioni ambientali** |
| | 1 | Elenco codificato | Zona climatica EN50125/1999 |
| | | 1 | T1 |
| | | 2 | T2 |
| | | 3 | T3 |

▼**M1**

| Cat. | Tipo | Valore | Denominazione |
|---|---|---|---|
| **4** | | | **Restrizioni all'utilizzo incluse nell'attestato di autorizzazione** |
| | 1 | — | In funzione del tempo |
| | 2 | — | In funzione delle condizioni (distanza percorsa, usura, ecc.) |

(*) Se il veicolo è dotato di più di un sistema B, indicare un codice individuale per ogni sistema.
Il codice numerico è costituito da tre caratteri, di cui:
— 1xx è utilizzato per un veicolo dotato di un sistema di segnalamento
— 2xx è utilizzato per un veicolo dotato di radio
Xx corrisponde alla codifica numerica dell'allegato B alla STI CCS.

▼M1

*Appendice 2*

**STRUTTURA E CONTENUTI DELL'EIN**

**Codice per il sistema armonizzato di numerazione, denominato numero di identificazione europeo (NIE), per i certificati di sicurezza e altri documenti**

Esempio

| I T | 5 1 | 2 0 0 6 | 0 0 0 5 |
|---|---|---|---|
| Codice identificativo del paese (2 lettere) | Tipo di documento (2 cifre) | Anno di emissione (4 cifre) | Contatore (4 cifre) |
| Campo 1 | Campo 2 | Campo 3 | Campo 4 |

CAMPO 1 – CODICE IDENTIFICATIVO DEL PAESE (2 LETTERE)

I codici sono quelli ufficiali pubblicati e aggiornati sul sito web dell'Ufficio delle pubblicazioni dell'Unione europea nel *Manuale interistituzionale di convenzioni redazionali* (http://publications.eu.int/code/en/en-5000600.htm).

| Stato | Codice |
|---|---|
| Austria | AT |
| Belgio | BE |
| Bulgaria | BG |
| Cipro | CY |
| Repubblica ceca | CZ |
| Danimarca | DK |
| Estonia | EE |
| Finlandia | FI |
| Francia | FR |
| Germania | DE |
| Grecia | EL |
| Ungheria | HU |
| Islanda | IS |
| Irlanda | IE |
| Italia | IT |
| Lettonia | LV |

| Stato | Codice |
|---|---|
| Liechtenstein | LI |
| Lituania | LT |
| Lussemburgo | LU |
| Norvegia | NO |
| Malta | MT |
| Paesi Bassi | NL |
| Polonia | PL |
| Portogallo | PT |
| Romania | RO |
| Slovacchia | SK |
| Slovenia | SI |
| Spagna | ES |
| Svezia | SE |
| Svizzera | CH |
| Regno Unito | UK |

Il codice per le autorità multinazionali competenti in materia di sicurezza deve essere composto nello stesso modo. Attualmente è operativa soltanto un'autorità di questo tipo: la Channel Tunnel Safety Authority. Deve essere utilizzato il seguente codice:

| Autorità multinazionale competente in materia di sicurezza | Codice |
|---|---|
| Channel Tunnel Intergovernmental Commission | CT |

CAMPO 2 – TIPO DI DOCUMENTO (NUMERO DI 2 CIFRE)

Le due cifre consentono di identificare il tipo di documento:

— la prima cifra identifica la classificazione generale del documento,

— la seconda cifra specifica il sottotipo di documento.

▼**M1**

Questo sistema di numerazione può essere esteso, se sono necessari altri codici. Di seguito è riportato l'elenco proposto di possibili combinazioni note di numeri a due cifre oltre alle combinazioni per l'autorizzazione di messa in servizio dei veicoli:

| Combinazione numerica per il campo 2 | Tipo di documento | Sottotipo di documento |
|---|---|---|
| [0 1] | Licenze | Licenze per IF |
| [0 x] | Licenze | Altro |
| [1 1] | Certificato di sicurezza | Parte A |
| [1 2] | Certificato di sicurezza | Parte B |
| [1 x] | Riservato | Riservato |
| [2 1] | Autorizzazione di sicurezza | |
| [2 2] | Riservato | Riservato |
| [2 x] | Riservato | Riservato |
| [3 x] | Riservato per esempio manutenzione del materiale rotabile o infrastruttura o altro | |
| [4 x] | Riservato agli organismi notificati | Per esempio, diversi tipi di organismi notificati |
| [5 1] e [5 5] (*) | Autorizzazione di messa in servizio | Veicoli di trazione |
| [5 2] e [5 6] (*) | Autorizzazione di messa in servizio | Veicoli viaggiatori rimorchiati |
| [5 3] e [5 7] (*) | Autorizzazione di messa in servizio | Carri |
| [5 4] e [5 8] (*) | Autorizzazione di messa in servizio | Veicoli speciali |
| [5 9] (**) | Autorizzazione del tipo di veicolo | |
| [6 0] | Autorizzazione di messa in servizio | Infrastruttura, energia e sottosistema controllo-comando e segnalamento (impianti di terra) |
| [6 1] | Autorizzazione di messa in servizio | Sottosistema infrastruttura |
| [6 2] | Autorizzazione di messa in servizio | Sottosistema energia |
| [6 3] | Autorizzazione di messa in servizio | Sottosistema controllo-comando e segnalamento (impianti di terra) |
| [7 1] | Licenza di conduzione treni | Fino al numero 9 999 compreso |

▼**M1**

| Combinazione numerica per il campo 2 | Tipo di documento | Sottotipo di documento |
|---|---|---|
| [7 2] | Licenza di conduzione treni | Dal numero 10 000 fino al numero 19 000 compreso |
| [7 3] | Licenza di conduzione treni | Dal numero 20 000 fino al numero 29 000 compreso |
| [8 x] … [9 x] | Riservato (2 tipi di documento) | Riservato (10 sottotipi per ciascun tipo) |

(*) Se le 4 cifre previste per il campo 4 «contatore» sono esaurite nel corso di un anno, le prime due cifre del campo 2 cambiano secondo lo schema seguente:
— da [5 1] a [5 5] per i veicoli di trazione;
— da [5 2] a [5 6] per i veicoli passeggeri rimorchiati;
— da [5 3] a [5 7] per i carri merci;
— da [5 4] a [5 8] per i veicoli speciali.

(**) Le cifre assegnate al campo 4 sono:
— Da 1 000 a 1 999 per i veicoli a trazione;
— da 2 000 a 2 999 per i veicoli passeggeri rimorchiati;
— da 3 000 a 3 999 peri carri merci;
— da 4 000 a 4 999 per i veicoli speciali.

CAMPO 3 – ANNO DI RILASCIO (NUMERO A 4 CIFRE)

Questo campo indica l'anno (nel formato specificato a 4 cifre AAAA) in cui l'autorizzazione è stata rilasciata.

CAMPO 4 – CONTATORE

Il contatore è un numero progressivo da incrementare di un'unità ogni volta che un documento è rilasciato, indipendentemente dal fatto che si tratti di un'autorizzazione nuova, rinnovata o aggiornata/modificata. Anche nel caso di revoca di un certificato o di sospensione di un'autorizzazione il numero non può essere riutilizzato.

Ogni anno il contatore è azzerato.

▼M1

*Appendice 3*

**CODICI DI RITIRO**

| Codice | Modalità di ritiro | Descrizione |
|---|---|---|
| 00 | Nessuna | Il veicolo ha un'immatricolazione valida. |
| 10 | Immatricolazione sospesa<br>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<br>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) |