

UNITA' INTEROPERABILITA'

GUIDA PER L'APPLICAZIONE DEL REGISTRO VIRTUALE EUROPEO CENTRALIZZATO DI IMMATRICOLAZIONE (RVECI)

Riferimento ERA :	ERA/GUI/01-2010/INT
Versione ERA :	4.00
Data :	10 luglio 2012

Documento elaborato da	Agenzia ferroviaria europea Rue Marc Lefrancq, 120 BP 20392 F-59307 Valenciennes Cedex Francia
Tipo di documento:	Guida
Stato del documento :	Pubblico

0. INFORMAZIONI SUL DOCUMENTO

0.1. Registro delle modifiche

Tabella 1: Stato del documento

Data della versione	Autore/i	Numero della sezione	Descrizione delle modifiche
Versione 1.03 28 aprile 2010	ERA IU	Tutte	Prima pubblicazione
Versione 2.00 30 giugno 2011	ERA IU	Tutte	Chiusura di punti aperti. Le modifiche tengono conto della decisione 2011/107/UE (aggiornamento decisione sul registro di immatricolazione nazionale - RIN)
Versione 3.00 08 luglio 2012	ERA IU	2.3; 5.4; 5.5 6.6.1; 6.9.2; 6.18; 7.4 tabella 2; tabella 10	Testo migliorato e integrato a seguito di workshop sull'RVECI
Versione 4.00 10 luglio	ERA IU	4; 5; 7.3.1	Paragrafi eliminati perché concernenti il periodo transitorio, che si considera completato. Versione per la pubblicazione, traduzioni nelle lingue dell'UE

0.2. Indice

0. INFORMAZIONI SUL DOCUMENTO	2
0.1. Registro delle modifiche	2
0.2. Indice	3
0.3. Elenco delle tabelle	5
1. INTRODUZIONE	6
1.1. Ambito e campo di applicazione	6
1.2. Esclusioni dall'ambito di applicazione	6
1.3. Destinatari	6
1.4. Documenti di riferimento	7
1.5. Definizioni, terminologia e abbreviazioni	7
2. PANORAMICA DELL'RVECI	11
2.1. Configurazione dell'RVECI.....	11
2.2. Attori.....	11
2.3. Utenti e diritti di accesso	12
3. VEICOLI DA IMMATRICOLARE NEL RIN.....	14
3.1. Ambito di applicazione.....	14
3.2. Macchine (OTM, macchine ferrovia-strada, ecc.).....	14
3.3. Traffico nazionale e traffico internazionale	15
3.4. Immatricolazione di veicoli esistenti.....	15
3.5. Veicoli di paesi terzi	15
4. IMMATRICOLAZIONE SINGOLA	17
5. SCADENZE.....	18
6. DATI DA REGISTRARE NELL'RVECI.....	19
6.1. Numero europeo del veicolo (voce n. 1)	19
6.1.1. Dati da registrare.....	19
6.1.2. Modifica del NEV	19
6.1.3. Immatricolazione di elettrotreni o veicoli articolati	20
6.2. Stato membro e ANS (voce n. 2)	20
6.3. Anno di fabbricazione (voce n. 3).....	20
6.4. Riferimento CE (voce n. 4)	20

6.5. Riferimento all'ERATV (voce n. 5)	20
6.6. Restrizioni (voce n. 6)	21
6.6.1. Restrizioni o caratteristiche tecniche?	21
6.6.2. Immatricolazione di veicoli con GSM-R ma senza ETCS	21
6.6.3. Immatricolazione di veicoli con un sistema di segnalamento non coperto dalle STI CCS	21
6.6.4. Restrizioni non codificate	22
6.7. Proprietario (voce n. 7)	22
6.8. Marchio del detentore del veicolo– MDV (voce n. 8)	22
6.9. Ritiro (voce n. 10)	22
6.10. Organismo incaricato della manutenzione (voce n. 9)	23
6.11. Stati membri in cui il veicolo è autorizzato (voce n. 11)	23
6.12. Numero di autorizzazione (voce n. 12)	24
6.13. Data dell'autorizzazione (di messa in servizio) (voce n. 13.1)	24
6.14. Autorizzazione (di messa in servizio) valida fino al (voce n. 13.2)	25
6.15. Osservazione generale per l'immatricolazione di veicoli esistenti	25
6.16. Modulo per l'immatricolazione di un veicolo	25
6.17. Modulo multilingue – Allegato all'autorizzazione di messa in servizio	25
6.18. Dati da trasferire da un RIN a un altro ai fini della conformità con l'aggiornamento della decisione RIN [4]	26
7. STUDI DI CASI	27
7.1. Introduzione. Chi può presentare domanda di immatricolazione di un veicolo	27
7.2. Prima immatricolazione di un veicolo in uno Stato membro	28
7.3. Registrazione di un'autorizzazione supplementare rilasciata in un altro Stato membro	28
7.4. Modifica di dati	29
7.4.1. Modifica dei dati relativi a detentore, proprietario o ECM di un veicolo immatricolato	29
7.4.2. Cambio del proprietario o ECM di un veicolo immatricolato	29
7.4.3. Cambio del detentore di un veicolo immatricolato	30
7.4.4. Scissione/fusione di due o più organizzazioni	30
7.5. Modifica dei dati di un veicolo a seguito di ristrutturazione o rinnovo	30
7.6. Ritiro di un'immatricolazione	32
7.7. Comunicazioni tra il titolare dell'immatricolazione e un ORI di un altro Stato membro	32

8. DISPONIBILITA' DELL'RVECI..... 33

0.3. Elenco delle tabelle

<i>Tabella 1: Stato del documento.....</i>	<i>2</i>
<i>Tabella 2: Tabella dei documenti di riferimento</i>	<i>7</i>
<i>Tabella 3: Tabella dei termini</i>	<i>7</i>
<i>Tabella 4: Tabella delle abbreviazioni</i>	<i>9</i>
<i>Tabella 5: Ruoli e responsabilità nell'RVECI.....</i>	<i>12</i>
<i>Tabella 6: Fasi della prima immatricolazione di un veicolo</i>	<i>28</i>
<i>Tabella 7: Fasi di un'immatricolazione supplementare di un veicolo</i>	<i>29</i>
<i>Tabella 8: Fasi della modifica di dati relativi a proprietari o ECM</i>	<i>30</i>
<i>Tabella 9: Fasi della modifica di dati dopo una ristrutturazione che non comporta un nuovo NEV</i>	<i>31</i>
<i>Tabella 10: Fasi della modifica di dati dopo una ristrutturazione che comporta un nuovo NEV</i>	<i>31</i>
<i>Tabella 11: Fasi del ritiro di un'immatricolazione</i>	<i>32</i>

1. INTRODUZIONE

1.1. Ambito e campo di applicazione

- 1.1.1. La presente guida fornisce informazioni sull'applicazione della decisione 2007/756/CE della Commissione 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/CE¹. Tale decisione, aggiornata dalla decisione 2011/107/UE, nel presente documento è denominata "decisione RIN".
- 1.1.2. La presente guida non contiene raccomandazioni legalmente vincolanti e può servire come strumento di chiarimento, senza imporre in alcun modo procedure obbligatorie da seguire, né istituire prassi legalmente vincolanti. La guida fornisce spiegazioni sulle disposizioni contenute nella decisione RIN e dovrebbe risultare utile da una prospettiva pratica quotidiana e per agevolare l'istituzione di strumenti pratici per lo scambio di informazioni tra i diversi attori (cfr. 2.2) coinvolti nell'immatricolazione di veicoli.
- 1.1.3. La guida dev'essere letta e utilizzata solo in combinato disposto con la decisione RIN per agevolarne l'applicazione, e non intende sostituirsi ad essa.
- 1.1.4. La guida è stata preparata dall'Agenzia ferroviaria europea (ERA) con il sostegno delle autorità nazionali di sicurezza (ANS) e degli organismi responsabili dell'immatricolazione (ORI) e costituisce una raccolta di idee e informazioni ottenute dall'Agenzia nel corso di riunioni interne e con ANS e ORI. Laddove necessario, l'ERA provvederà a rivedere e aggiornare la guida per rispecchiare la pratica e possibili informazioni sull'esperienza dell'applicazione della decisione RIN. Poiché non è possibile indicare una tabella di marcia per questo processo di revisione al momento della stesura del documento, il lettore dovrebbe fare riferimento al sito web di ERA per informazioni in merito all'edizione più recente disponibile della guida.

1.2. Esclusioni dall'ambito di applicazione

- 1.2.1. L'immatricolazione di un veicolo (di cui al capo VIII della direttiva sull'interoperabilità) non dev'essere confusa con l'autorizzazione di messa in servizio di un veicolo (di cui al capo V della direttiva sull'interoperabilità), che è esclusa dall'ambito di applicazione della presente guida.
- 1.2.2. La guida non spiega come utilizzare le applicazioni informatiche che supportano l'RVECI, poiché l'argomento è già trattato nei manuali dell'utente.

1.3. Destinatari

- 1.3.1. La presente guida si rivolge a tutti gli attori interessati da RIN e RVECI e in particolare ai titolari di immatricolazione e ORI.

(1) Le direttive 96/48/CE e 2001/16/CE sono state rifiute e abrogate dalla direttiva 2008/57/CE. Gli articoli 14, paragrafi 4 e 5, rispettivamente delle direttive 96/48/CE e 2001/16/CE, sono stati sostituiti dall'articolo 33 della direttiva 2008/57/CE. Inoltre, la decisione 2007/756/CE è stata modificata dalla decisione 2011/107/UE (denominata aggiornamento della decisione RIN).

1.4. Documenti di riferimento

Tabella 2: Tabella dei documenti di riferimento

{Rif. N°}	Titolo	Riferimento	Data di pubblicazione
{Ref. 1}	Direttiva 2004/49/CE relativa alla sicurezza delle ferrovie e modificata dalle direttive 2008/57/CE e 2008/110/CE	2004/49/CE	29.04. 2004
{Ref. 2}	STI Esercizio e gestione del traffico, allegato P: Identificazione dei veicoli – Guida di applicazione.	IU-OPE_AxP-application guide	12.05.2009
{Ref. 3}	Direttiva 2008/57/CE relativa all'interoperabilità, modificata dalla direttiva 2009/131/CE	2008/57/CE	L 191, 18.7.2008
{Ref. 4}	Decisione 2007/756/CE della Commissione (decisione RIN) Modificata dalla decisione 2011/107/UE (aggiornamento decisione RIN)	2007/756/CE 2011/107/UE	L 305, 23.11.2007 L 43 17.02.2011
{Ref. 5}	Sistema del registro OTIF – Registri di immatricolazione nazionali (RIN) del materiale rotabile A 94-20/1.2009 del 12.02.2009	A 94-20/1.2009	12.02.2009
{Ref. 6}	Norme per la registrazione del marchio del detentore del veicolo (MDV)	ERA: IU-VKM-061128 OTIF: A94-06/3.2006	01.04.2009
{Ref. 7}	Specifica tecnica di interoperabilità relativa al sottosistema Esercizio e gestione del traffico del sistema ferroviario convenzionale transeuropeo (STI EGT FC) Modificata da ultimo dalla decisione 2009/107/CE	2006/920/CE	11.08.2006
{Ref. 8}	Regolamento (UE) n. 445/2011 della Commissione del 10 maggio 2011 relativo ad un sistema di certificazione dei soggetti responsabili della manutenzione di carri merci e che modifica il regolamento (CE) n. 653/2007	445/2011	10.05.2011

1.5. Definizioni, terminologia e abbreviazioni

1.5.1. In questa sezione sono elencati termini e abbreviazioni specifici frequentemente utilizzati nel documento. [x] si riferisce al numero di riferimento del documento nella sezione 1.4 dove il termine è definito.

Tabella 3: Tabella dei termini

Termine	Definizione
Agenzia	Agenzia ferroviaria europea (ERA)
Richiedente	Entità che richiede l'immatricolazione di un veicolo o la modifica dei dati registrati.
Veicolo	Veicolo ferroviario atto a circolare con le proprie ruote sulla linea ferroviaria, con o senza trazione. Il veicolo si compone di uno o più sottosistemi strutturali e funzionali o di parti di tali sottosistemi. [3], articolo 2, lettera c).

Tabella 3: Tabella dei termini

Termine	Definizione
Ristrutturazione di un sottosistema	Lavori importanti di modifica di un sottosistema o di una sua parte che migliorano l'insieme delle prestazioni del sottosistema. [3] articolo 2, lettera m). Un veicolo è considerato oggetto di ristrutturazione quando viene ristrutturato almeno uno dei sottosistemi di cui si compone.
Organismo responsabile dell'immatricolazione	Organismo nazionale responsabile della tenuta e dell'aggiornamento del registro di immatricolazione nazionale, designato da uno Stato membro ai sensi dell'articolo 4 della decisione RIN. (L'elenco degli ORI e i relativi dettagli di contatto sono pubblicati sul sito web di ERA)
Titolare dell'immatricolazione	Il soggetto responsabile della comunicazione immediata di qualsiasi modifica dei dati trascritti nel registro di immatricolazione nazionale, della rottamazione del veicolo o della decisione di rinunciare all'immatricolazione dello stesso all'autorità [ORI] di qualsiasi Stato membro di autorizzazione (come disposto dall'articolo 33, paragrafo 3, della direttiva 2008/57/CE). Cfr. punto 2.2.5 della presente guida.
Rinnovo di un sottosistema	Lavori importanti di sostituzione di un sottosistema o di una sua parte che non modificano l'insieme delle prestazioni del sottosistema [3] articolo 2, lettera m) Un veicolo è considerato oggetto di rinnovo quando viene rinnovato almeno uno dei sottosistemi di cui si compone, mentre nessun sottosistema viene ristrutturato.
Autorità nazionale di sicurezza (ANS)	Autorità preposta alla sicurezza definita all'articolo 3, lettera g) della direttiva 2004/49/CE e [3] articolo 2, lettera v)
Gestore dell'infrastruttura	Qualsiasi organismo o impresa incaricato in particolare della creazione e della manutenzione dell'infrastruttura ferroviaria o di parte di essa, quale definita all'articolo 3 della direttiva 91/440/CEE, compresa eventualmente la gestione dei sistemi di controllo e di sicurezza dell'infrastruttura. I compiti di gestore dell'infrastruttura per una rete o parte di essa possono essere assegnati a diversi organismi o imprese [1] articolo 3, lettera b)
Impresa ferroviaria	Qualsiasi impresa ferroviaria quale definita nella direttiva 2001/14/CE, e qualsiasi altra impresa pubblica o privata la cui attività consiste nella prestazione di servizi di trasporto di merci e/o di passeggeri per ferrovia e che garantisce obbligatoriamente la trazione; sono comprese anche le imprese che forniscono la sola trazione. [1] articolo 3, lettera c)
Detentore	Il soggetto o l'entità che utilizza il veicolo come mezzo di trasporto ed è iscritto in quanto tale nel registro di immatricolazione nazionale (RIN); può esserne il proprietario o avere il diritto di utilizzarlo. [3], articolo 2, lettera s).
Sottosistema	Il risultato della divisione del sistema ferroviario come indicato nell'allegato II di [3]. Tali sottosistemi, per i quali devono essere definiti requisiti essenziali, sono di natura strutturale o funzionale. [3] articolo 2, lettera e).
Specifiche tecniche di interoperabilità (STI)	Una specifica adottata a norma della direttiva [interoperabilità] di cui è oggetto ciascun sottosistema o parte di sottosistema, al fine di soddisfare i requisiti essenziali e garantire l'interoperabilità del sistema ferroviario. [3] articolo 2, lettera i)
Anno di fabbricazione	L'anno in cui il veicolo lascia la fabbrica



Tabella 3: Tabella dei termini

Termine	Definizione
Organismo responsabile della manutenzione (ECM)	Soggetto responsabile della manutenzione di un veicolo registrato in quanto tale nel registro di immatricolazione nazionale. [1] Articolo 3, lettera t) I compiti di un organismo responsabile della manutenzione sono definiti all'articolo 14, lettera a) della direttiva 2004/49/CE, modificata dalle direttive 2008/57/CE e 2008/110/CE

Tabella 4: Tabella delle abbreviazioni

Abbreviazione	Significato
APIS	Autorizzazione di messa in servizio
FC	Ferrovia convenzionale
CCS	Controllo-comando e segnalamento
UE	Unione europea
RVECI	Registro virtuale europeo centralizzato di immatricolazione – costituito da due parti: RVI, che è il motore di ricerca centrale nell'ERA, RIN, che sono i registri di immatricolazione nazionali locali
ERA	Agenzia ferroviaria europea
ERATV	Registro europeo dei tipi di veicoli autorizzati
ERTMS	Sistema europeo di gestione del traffico ferroviario
ECM	Organismo responsabile della manutenzione
ETCS	Sistema europeo di controllo dei treni (parte di ERTMS)
NEV	Numero europeo del veicolo
GSM-R	Sistema globale per le comunicazioni mobili – ferrovie (parte di ERTMS)
GI	Gestore dell'infrastruttura
SM	Stato membro dell'Unione europea o dello Spazio economico europeo
ANS	Autorità nazionale preposta alla sicurezza
RIN	Registro di immatricolazione nazionale
EGT	Esercizio e gestione del traffico
OTIF	Organizzazione intergovernativa per i trasporti internazionali per ferrovia

Tabella 4: Tabella delle abbreviazioni

Abbreviazione	Significato
OTM	On track machine (macchina su rotaie)
RIV	Regolamentazione che disciplina l'uso reciproco di carri merci nel traffico internazionale
RIC	Regolamenti ch disciplinano l'uso reciproco di vetture e furgoni nel traffico internazionale
ORI	Organismo responsabile dell'immatricolazione
IF	Impresa ferroviaria
RINs	Registro di immatricolazione nazionale standard (parte del sistema RVECI IT)
MT	Motore di traduzione (parte del sistema RVE CI IT)
STI	Specifiche tecniche di interoperabilità
RVI	Registro virtuale d'immatricolazione – motore di ricerca centrale utilizzato per il recupero di dati da diversi RIN (parte del sistema RVECI IT)

2. PANORAMICA DELL'RVECI

2.1. Configurazione dell'RVECI

- 2.1.1. Come stabilito nella decisione RIN, ogni Stato membro deve disporre di un RIN computerizzato. Tutti i RIN devono essere collegati all'RVI entro il 31 dicembre 2011 (art. 4 della decisione 2011/107/UE). L'RVI consente agli utenti di effettuare la ricerca di dati su veicoli registrati in un RIN. Il registro di immatricolazione nazionale standard e il motore di ricerca comprendono alcuni strumenti per lo scambio di dati tra RIN (file di esportazione e importazione).
- 2.1.2. L'RVI non è una banca dati separata che duplica informazioni già esistenti, bensì un motore di ricerca che dà accesso ai dati effettivamente registrati nei RIN. I dati che si possono recuperare tramite l'RVI sono limitati ai dati specificati nell'allegato alla decisione RIN. I dati contenuti nei campi aggiunti dagli Stati membri nei rispettivi RIN a quelli specificati nella decisione RIN non si possono recuperare tramite RVI.
- 2.1.3. L'RVI mostra esclusivamente i dati dei RIN che sono connessi e on-line nel momento in cui si effettua la ricerca. I RIN dovrebbero essere on-line almeno durante il normale orario lavorativo d'ufficio. Per maggiori dettagli si veda il capitolo 8.
- 2.1.4. Se un RIN resta off-line a causa di guasti tecnici per più di 24 ore occorre informarne gli altri ORI e l'ERA.

2.2. Attori

- 2.2.1. Gli attori nel processo di gestione dell'immatricolazione di un veicolo sono l'ORI e il richiedente, che, una volta che il veicolo è stato registrato, diviene il titolare dell'immatricolazione ai sensi dell'articolo 33, paragrafo 3, della direttiva sull'interoperabilità.
- 2.2.2. Gli attori nel processo di aggiornamento dei dati di un veicolo immatricolato che non comporta il cambio del titolare dell'immatricolazione sono l'ORI e il titolare dell'immatricolazione.
- 2.2.3. Gli attori nel processo di aggiornamento dei dati di un veicolo immatricolato che comporta il cambio del titolare dell'immatricolazione sono l'ORI, il titolare dell'immatricolazione e il nuovo titolare dell'immatricolazione.
- 2.2.4. Il richiedente dell'immatricolazione dovrebbe essere il soggetto che dopo l'immatricolazione del veicolo diviene il titolare dell'immatricolazione (di solito il detentore del veicolo oggetto della registrazione). Il detentore può essere (anche se non necessariamente) un'impresa ferroviaria (IF) o un gestore dell'infrastruttura (GI). Tuttavia, se un'organizzazione che opera anche come IF o GI chiede l'immatricolazione di un veicolo, non lo fa in quanto IF o GI bensì in quanto detentore del veicolo.
- 2.2.5. Un ORI dovrebbe accettare solo le richieste di modifica dei dati presentate dal titolare dell'immatricolazione (che, salvo indicazione contraria nei documenti di immatricolazione, è il detentore) o da un'ANS per quanto concerne i dati relativi all'autorizzazione di messa in servizio.

- 2.2.6. I ruoli e le responsabilità per il funzionamento dell'RVECI e per l'accuratezza dei dati in essi contenuti sono i seguenti:

Tabella 5: Ruoli e responsabilità nell'RVECI

Attore	Ruoli e responsabilità
ORI	Tenuta e mantenimento del RIN e collegamento con l'RVI (decisione 2011/107/UE, art. 4) Rilascio del NEV (decisione RIN, allegato 3.2.2) Immatricolazione dei veicoli nel RIN (decisione RIN, allegato 3.2.1) Aggiornamento dei dati (compresi ritiri) dei veicoli immatricolati nel RIN a seguito di notifica del titolare dell'immatricolazione (decisione RIN, allegato 3.2.3 e art. 33, paragrafo 3 [3]) Concessione dei diritti di accesso al suo RIN e all'RVECI Collaborazione e scambio di dati con altri ORI (decisione RIN art. 4) Adozione di misure ragionevoli per assicurare l'accuratezza dei dati (decisione RIN, allegato 3.2.2)
Richiedente / titolare dell'immatricolazione	Comunicazione delle informazioni per l'immatricolazione e trasmissione immediata di qualsiasi modifica (compreso il ritiro) (art. 33, paragrafo 3, della direttiva 2008/57/CE) all'ORI responsabile del RIN nello Stato membro dove il veicolo ha ottenuto la prima autorizzazione di messa in servizio ed è immatricolato. Durante un periodo transitorio, nei casi di immatricolazione multipla, il titolare dell'immatricolazione è tenuto ad informare l'ORI in merito a tutti gli Stati membri dove il veicolo è immatricolato (per maggiori dettagli, si veda la sezione 4)
ERA	Pubblicazione delle specifiche di RIN standard, MT e RVI (decisione RIN, allegato 2.2) Hosting e manutenzione dell'RVI (decisione RIN, allegato 2.2) Aggiornamento di tabelle di riferimento utilizzate congiuntamente dai RIN
ANS	Verificare che i veicoli siano debitamente immatricolati nel RIN e che le informazioni in materia di sicurezza in esso contenute siano precise e aggiornate (art. 16, paragrafo 2, lettera g), della direttiva sulla sicurezza 2004/49/CE)

2.3. Utenti e diritti di accesso

- 2.3.1. Le richieste di account utente devono essere indirizzate all'ORI.
- 2.3.2. L'ERA non partecipa alla concessione e al mantenimento dei diritti di utente.
- 2.3.3. Spetta a ciascun ORI concedere/mantenere i diritti di accesso:
- (a) al proprio RIN e
 - (b) (tramite l'RVECI) ai RIN di tutti gli altri Stati membri

- 2.3.4. Gli ORI devono concedere i diritti di accesso conformemente alla sezione 3.3 della decisione RIN.
- 2.3.5. Dopo che l'ORI ha concesso i diritti di accesso a un utente, quest'ultimo può recuperare informazioni dal RIN tramite i diritti di accesso all'RVECI concessi dall'ORI.

3. VEICOLI DA IMMATRICOLARE NEL RIN

3.1. Ambito di applicazione

3.1.1. La decisione RIN è stata adottata ai sensi delle direttive 96/48/CE e 2001/16/CE, il cui ambito di applicazione era limitato alla rete transeuropea (RTE) e ai veicoli che con tutta probabilità vi avrebbero viaggiato. Tuttavia, a seguito della rifusione e abrogazione di queste due direttive ad opera della nuova direttiva sull'interoperabilità, ai sensi dell'articolo 33 della stessa l'ambito di applicazione della decisione RIN si dovrebbe considerare lo stesso della nuova direttiva sull'interoperabilità, vale a dire il sistema ferroviario dell'Unione europea.

3.1.2. Questo significa che devono essere immatricolati tutti i veicoli (nuovi ed esistenti) che non siano esclusi dall'ambito del recepimento della direttiva sull'interoperabilità dagli Stati membri ai sensi dell'articolo 1, paragrafo 3, della stessa.

3.1.3. Occorre tenere presente che la definizione di veicolo recita *“atto a circolare ... sulla linea ferroviaria”*. Tuttavia, la direttiva sull'interoperabilità non contiene una definizione di linea ferroviaria. Si può considerare che

- se un veicolo viaggia da una stazione all'altra utilizzando la rete pubblica, si dovrebbe ritenere effettivamente circolante su linee ferroviarie,
- se un veicolo viene utilizzato solo in un'area esclusa dall'applicazione della direttiva ai sensi dell'articolo 1, paragrafo 3, si dovrebbe ritenere non circolante su linee ferroviarie.

In termini generali, occorre valutare in ogni caso particolare se il veicolo rientra nell'ambito di applicazione della direttiva 2008/57/CE (tenendo conto del suo recepimento nazionale); in tal caso dovrebbe essere immatricolato nel RIN.

3.1.4. Per quanto concerne i veicoli provenienti da paesi terzi e in esercizio sulla rete ferroviaria dell'Unione europea, si veda la sezione 3.5.

3.2. Macchine (OTM, macchine ferrovia-strada, ecc.)

3.2.1. La direttiva sull'interoperabilità (articolo 2, lettera c)), definisce un *“veicolo”* come *“un veicolo ferroviario atto a circolare con le proprie ruote sulla linea ferroviaria, con o senza trazione...”*

3.2.2. Una OTM o qualsiasi altro genere di macchina che circola sulle linee ferroviarie funzionanti si dovrebbe dunque considerare come un *“veicolo”* ai sensi della definizione contenuta nella direttiva sull'interoperabilità. In questo caso, occorre procedere all'immatricolazione nel RIN e all'assegnazione di un NEV ai sensi della decisione RIN e dell'allegato P delle STI Esercizio e gestione del traffico (in particolare l'allegato P11, Codici per le caratteristiche tecniche dei veicoli speciali).

3.2.3. Laddove una macchina non circoli con le proprie ruote su una linea funzionante, non si considera un veicolo nel senso della direttiva sull'interoperabilità. In questo caso non occorre procedere all'immatricolazione nel RIN, né all'assegnazione del NEV. È il caso di macchine che lavorano su linee temporaneamente chiuse (che non si dovrebbero considerare linee ferroviarie, bensì luoghi di lavoro) e vanno da un luogo di lavoro all'altro viaggiando su strada o su carro piatto.

3.3. Traffico nazionale e traffico internazionale

- 3.3.1. La decisione RIN opera una distinzione (sezione 4.1.1 dell'allegato) tra veicoli utilizzati nel traffico internazionale e nel traffico nazionale. Il termine "traffico" non è necessariamente collegato a passeggeri o merci. I veicoli che circolano (sono in esercizio) in più di uno Stato membro si devono considerare "veicoli utilizzati nel traffico internazionale". Un veicolo speciale utilizzato in più di uno Stato membro si dovrebbe considerare un veicolo utilizzato nel traffico internazionale, benché non trasporti passeggeri né merci.
- 3.3.2. Un veicolo può essere autorizzato in più di uno Stato membro, ma se non circola effettivamente in più di uno Stato membro si può considerare come veicolo utilizzato nel traffico nazionale ai sensi della sezione 4.1.1 dell'allegato alla decisione RIN.

3.4. Immatricolazione di veicoli esistenti

- 3.4.1. L'immatricolazione di veicoli esistenti dev'essere completata entro novembre 2010.
- 3.4.2. L'ORI designato dallo Stato membro dovrebbe aver provveduto a rilevare le immatricolazioni dai precedenti organismi responsabili dell'immatricolazione a prescindere dalla nazionalità del detentore del veicolo.
- 3.4.3. Si raccomanda di verificare con i detentori se i veicoli sono ancora esistenti e registrati in un altro RIN. Il detentore è tenuto a fornire all'ORI informazioni in merito a immatricolazioni multiple, affinché l'ORI possa provvedere alla loro cancellazione. Al termine di questo processo, ciascun veicolo sarà immatricolato solo una volta.
- 3.4.4. Si dovrebbero evitare situazioni in cui un veicolo sia stato accidentalmente registrato in più di un RIN o più di una volta nello stesso RIN.
- 3.4.5. Ai sensi della decisione RIN, gli organismi responsabili dell'immatricolazione erano tenuti a informare l'Agenzia, il precedente ORI e il detentore una volta completato il processo di immatricolazione dei veicoli esistenti.
- 3.4.6. L'ORI comunica ai detentori (titolari dell'immatricolazione) lo stato della procedura di immatricolazione dei rispettivi veicoli. I detentori controllano nuovamente i dati al fine di evitare errori nell'immatricolazione e, ove necessario, comunicano all'ORI eventuali errori e correzioni da apportare.

3.5. Veicoli di paesi terzi

- 3.5.1. Per i veicoli provenienti da paesi terzi in esercizio sulla rete ferroviaria dell'Unione europea, i dati di cui all'articolo 33, paragrafo 5, della direttiva sull'interoperabilità devono essere recuperabili tramite il RIN dello Stato membro dell'UE dove è stata rilasciata la prima autorizzazione di messa in servizio all'interno dell'UE. Questo si può fare in diversi modi.
- 3.5.2. I paesi terzi aderenti all'OTIF possono utilizzare il software del RIN standard e la connessione all'RVI su base volontaria. L'OTIF ha adottato una specifica (A 94-20/1.2009 del 12.02.2009) sulla base della decisione RIN.

- 3.5.3. Un veicolo messo in servizio per la prima volta in un paese aderente all'OTIF il cui RIN è collegato all'RVI dovrebbe essere registrato in tale RIN.
- 3.5.4. Tutti i veicoli registrati in RIN (UE o non UE) collegati all'RVI dovrebbero essere considerati parte del sistema RVECI e i rispettivi dati pertinenti si dovrebbero considerare recuperabili tramite lo stesso.

4. IMMATRICOLAZIONE SINGOLA

- 4.1. Ogni veicolo dev'essere registrato in un solo RIN, di norma quella dello Stato membro dove è stata rilasciata la prima autorizzazione di messa in servizio del veicolo.
- 4.2. Ulteriori autorizzazioni vengono registrate esclusivamente nel RIN dello Stato membro dove è immatricolato il veicolo.
- 4.3. Le informazioni su ciascun veicolo sono disponibili tramite l'RVECI.
- 4.4. ERA mantiene su extranet le informazioni aggiornate sullo stato del collegamento dei RIN all'RVI.

5. SCADENZE

- 5.1. Ai sensi della sezione 4.3 dell'allegato originale alla decisione RIN² l'immatricolazione dei veicoli esistenti dev'essere completata entro:
- il 9 novembre 2009 per i veicoli utilizzati nel traffico internazionale
 - il 9 novembre 2010 per i veicoli utilizzati nel traffico nazionale
- 5.2. Nel caso dei veicoli esistenti utilizzati nel traffico internazionale senza codice identificativo a 12 cifre (sezione 4.1.1(b) dell'allegato alla decisione RIN):
- un numero a 12 cifre dev'essere assegnato nel RIN all'immatricolazione del veicolo (ossia al massimo entro il 09 novembre 2009).
 - tale numero a 12 cifre dev'essere applicato fisicamente (impresso a vernice) sul veicolo stesso entro un periodo di 6 anni, calcolato a partire dalla data di assegnazione del numero europeo del veicolo (NEV) nel RIN.
- 5.3. Nel caso dei veicoli esistenti utilizzati nel traffico nazionale senza codice identificativo a 12 cifre (sezione 4.1.1(b) dell'allegato alla decisione RIN):
- un numero a 12 cifre dev'essere assegnato nel RIN all'immatricolazione del veicolo (ossia al massimo entro il 09 novembre 2010).
- 5.4. Gli Stati membri devono aver adeguato i propri registri di immatricolazione nazionali per includervi informazioni sulle autorizzazioni di messa in servizio dei veicoli rilasciate in altri Stati membri (voci 2, 6, 12 e 13 specificate nell'allegato alla decisione RIN) entro il 31 dicembre 2011 (articolo 3, paragrafo 1, della modifica alla decisione RIN).
- 5.5. Per i veicoli immatricolati anteriormente all'entrata in vigore dell'aggiornamento della decisione RIN, il numero del registro delle imprese dell'organismo incaricato della manutenzione (ECM) dev'essere stato indicato nei RIN entro il 31 dicembre 2011 (articolo 3, paragrafo 2, della modifica alla decisione RIN).
- 5.6. Ai fini dell'istituzione dell'RVECI, tutti i RIN avrebbero dovuto essere collegati all'RVi entro il 31 dicembre 2011 (articolo 4 della modifica alla decisione RIN). Tuttavia, a causa di problemi tecnici, non è stato possibile stabilire il collegamento prima dell'agosto 2012.

(2) Poiché al momento dell'adozione della modifica alla decisione RIN il periodo di transizione (durante il quale dovevano essere immatricolati i veicoli esistenti) era già terminato, l'allegato modificato della decisione RIN non contiene questa sezione.

6. DATI DA REGISTRARE NELL'RVECI

6.1. Numero europeo del veicolo (voce n. 1)

6.1.1. Dati da registrare

6.1.1.1. La struttura del numero a 12 cifre dev'essere quella definita nell'allegato P della STI EGT FC (salvo per la prima registrazione di veicoli esistenti che dispongono già di un numero a 12 cifre, che dovrebbero essere immatricolati con il proprio numero). Per i veicoli esistenti senza numero a 12 cifre si applica l'allegato P.

6.1.1.2. Per i veicoli messi in servizio per la prima volta in Estonia, Lettonia o Lituania e destinati ad essere utilizzati al di fuori dell'UE sulla rete ferroviaria con scartamento di 1520 mm, è possibile registrare il numero a 8 cifre invece del NEV (articolo 5 della decisione RIN).

6.1.2. Modifica del NEV

6.1.2.1. Il punto di partenza di qualsiasi analisi in merito alla possibilità di cambiare il NEV dovrebbe essere l'articolo 32, paragrafo 4, della direttiva sull'interoperabilità, che stabilisce che *"Ad ogni veicolo è attribuito un solo NEV, salvo disposizione contraria della STI concernente l'esercizio e la gestione del traffico"*.

6.1.2.2. Cambiamento delle caratteristiche tecniche del veicolo rispecchiate nel NEV

Se, a seguito di una ristrutturazione, il vecchio NEV del veicolo (che rispecchiava le caratteristiche tecniche del veicolo prima della ristrutturazione) contrasta con le nuove caratteristiche tecniche del veicolo (compreso il significato delle cifre 5-11 quando sono definite dallo Stato membro secondo l'allegato P della STI EGT FC), occorre modificare il NEV a seguito della nuova autorizzazione di messa in servizio del veicolo ristrutturato. In questo caso, si procede secondo le seguenti fasi:

- i sottosistemi del veicolo ristrutturato sono sottoposti alla procedura di verifica,
- il veicolo ristrutturato è autorizzato alla messa in servizio dall'ANS,
- conformemente alla STI Esercizio (allegato P) l'ORI assegna un nuovo NEV al veicolo ristrutturato,
- la precedente immatricolazione viene ritirata (codice 20, ai sensi dell'appendice 3 dell'allegato alla decisione RIN),
- il veicolo ristrutturato viene immatricolato con il suo nuovo NEV, indicando il precedente numero nel campo 1.2 (sezione 1 dell'allegato alla decisione RIN).

6.1.2.3. Tuttavia, il NEV non dev'essere modificato se un veicolo è stato rinnovato o ristrutturato e ha ottenuto una nuova autorizzazione di messa in servizio, ma il precedente NEV resta valido ai sensi della STI EGT.

6.1.2.4. Il NEV assegnato dal primo Stato membro dev'essere sempre accettato da successivi Stati membri, anche nei casi in cui gli stessi definiscano diversamente il significato delle cifre 5-11.

6.1.2.5. Trasferimento dell'immatricolazione /cambio di NEV – periodo di transizione



Ai sensi della STI EGT modificata [7] – se un veicolo dispone di una valida autorizzazione di messa in servizio (non è stato modificato) e viene dato in noleggio ad un altro detentore per un periodo superiore a 6 mesi, o venduto, il richiedente può chiedere il trasferimento dell'immatricolazione e successivamente un nuovo NEV. L'ANS ricevente decide in merito all'accettazione della precedente autorizzazione. Questa possibilità è prevista fino al 31 dicembre 2013.

6.1.3. Immatricolazione di elettrotreni o veicoli articolati

- 6.1.3.1. Un elettrotreno o un veicolo articolato può essere immatricolato con un NEV individuale per ciascun veicolo o con un unico NEV per l'intero elettrotreno. Un ORI dovrebbe sempre immatricolare gli elettrotreni nello stesso modo.
- 6.1.3.2. L'immatricolazione separata dei veicoli consente una migliore tracciabilità degli stessi (ad esempio dopo la riconfigurazione di un elettrotreno), semplificando l'interfaccia con altri registri. Ad esempio, è in linea con l'approccio adottato per formulare le specifiche per la misurazione dell'energia di trazione per scopi di fatturazione. Il fatto che il veicolo sia autorizzato come parte di un elettrotreno o come parte di una serie articolata di carri dovrebbe essere indicato nell'autorizzazione di messa in servizio.

6.2. Stato membro e ANS (voce n. 2)

- 6.2.1. Per i veicoli esistenti considerati da autorizzare ai sensi dell'articolo 21, paragrafo 12, si tratta dello Stato membro dove il veicolo è immatricolato e dell'ANS dello stesso.

6.3. Anno di fabbricazione (voce n. 3)

- 6.3.1. In caso di incertezza in merito a veicoli esistenti, si dovrebbe effettuare una stima. Un nuovo telaio indica un nuovo veicolo e pertanto un nuovo anno di fabbricazione.
- 6.3.2. Per i veicoli rinnovati o ristrutturati si mantiene l'anno di fabbricazione originale.

6.4. Riferimento CE (voce n. 4)

- 6.4.1. Vanno registrati i dati indicati sulla dichiarazione CE per il sottosistema materiale rotabile. Per la voce 4.2 occorre indicare il numero ID della dichiarazione CE.

In caso di trasferimento (cambio di indirizzo) dell'organizzazione che ha redatto la dichiarazione CE, non è necessario apportare modifiche al RIN (il RIN indica le informazioni disponibili al momento della redazione della dichiarazione CE).

6.5. Riferimento all'ERATV (voce n. 5)

- 6.5.1. Le precedenti direttive sull'interoperabilità richiedevano agli Stati membri di istituire un registro del materiale rotabile. Questo requisito è stato sostituito dall'obbligo per

L'Agenzia di istituire un registro europeo dei tipi di veicoli autorizzati (ERATV). Di conseguenza dopo l'abrogazione delle direttive 96/48/CE e 2001/16/CE gli Stati membri non hanno più l'obbligo di tenere registri del materiale rotabile.

6.5.2. Con l'istituzione dell'ERATV, per i tipi di veicoli in esso registrati si deve introdurre il riferimento all'ERATV che consente di rintracciare i dati concernenti i parametri tecnici del tipo di veicolo. Questo campo si può lasciare vuoto fino all'istituzione dell'ERATV.

In alcuni paesi sono presenti riferimenti a registri esistenti. Si deve consentire il mantenimento di tali riferimenti.

6.6. Restrizioni (voce n. 6)

6.6.1. Restrizioni o caratteristiche tecniche?

6.6.1.1. Le restrizioni non dovrebbero essere confuse con le caratteristiche tecniche di un veicolo. Le caratteristiche tecniche del veicolo (che influiscono sicuramente sulla compatibilità con la rete) sono registrate nel fascicolo tecnico e non devono essere indicate come restrizioni.

6.6.2. Immatricolazione di veicoli con GSM-R ma senza ETCS

6.6.2.1. Per i veicoli dotati di GSM-R ma privi di ETCS (ossia solo parte dell'ERTMS) e di un sistema di segnalamento di classe B le restrizioni devono essere codificate come segue:

- 2.4 (Categoria=2, Tipo=4) e
- 2.5.1XX (Categoria=2, Tipo=5, Sistema di segnalamento =1 e "XX" per il sistema di segnalamento di classe B).

6.6.2.2. I codici identificativi delle restrizioni non operano distinzioni tra i veicoli dotati di ETCS e GSM-R e i veicoli dotati esclusivamente di GSM-R. Tale distinzione può essere indicata nel campo non codificato, ad esempio con la frase "assenza di ETCS a bordo".

6.6.3. Immatricolazione di veicoli con un sistema di segnalamento non coperto dalle STI CCS

6.6.3.1. L'appendice 1 dell'allegato alla decisione RIN fa riferimento alla codifica numerica dei sistemi di classe B elencati nell'allegato B alla STI CCS.

6.6.3.2. Ad esempio, per un veicolo munito di sistema di segnalamento "ZUB 123" e sistema radio "UIC Radio Chapter 1-4+6" le restrizioni sono codificate come segue:

- 2.5.123 (Categoria=2, Tipo=5, sistema segnalamento =1 e "ZUB 123"=23) e
- 2.5.202 (Categoria=2, Tipo=5, sistema radio =2 e "UIC Radio Chapter 1-4+6"=02).

6.6.3.3. L'elenco dei sistemi di classe B non fornisce un inventario esauriente dei sistemi radio e di segnalamento presenti oggi nel sistema ferroviario dell'Unione europea. Esistono veicoli equipaggiati con altri sistemi CCS (non elencati nell'allegato B della STI CCS). In

questo caso, le restrizioni possono essere registrate nel campo dedicato alle restrizioni non codificate.

6.6.4. Restrizioni non codificate

6.6.4.1. In questo campo si devono indicare solo le restrizioni che non sono state codificate e aggiunte alla lista di riferimento. La lunghezza del campo è 1024 caratteri.

6.6.4.2. Al fine di agevolare la gestione della registrazione delle restrizioni non codificate nell'ambiente multilingue dell'UE, tali restrizioni non codificate dovrebbero essere "pre-codificate" secondo la procedura descritta nel documento tecnico dell'Agenzia ERA/TD/2011-09/INT.

6.7. Proprietario (voce n. 7)

6.7.1. Il RIN non è un registro di proprietà. L'indicazione del proprietario è inserita principalmente per consentire a ORI o ANS di contattarlo se necessario.

6.7.2. Il proprietario in quanto tale non svolge un ruolo particolare dal punto di vista dell'immatricolazione del veicolo, né del suo funzionamento. Di conseguenza, l'indicazione del proprietario non è da considerarsi un aspetto fondamentale e la sua assenza non dovrebbe rappresentare un impedimento all'immatricolazione del veicolo.

6.8. Marchio del detentore del veicolo– MDV (voce n. 8)

6.8.1. Se disponibile, occorre registrare l'MDV, di cui all'allegato P.1 della STI EGT FC e contenuto nella lista comune ERA/OTIF di MDV pubblicata nel sito web ERA. Tenendo conto della diversità dei caratteri speciali nelle lingue dell'UE e per agevolare le ricerche tramite l'RVi, va indicato il codice unico MDV, come spiegato nelle "Norme per la registrazione del marchio del detentore del veicolo" (ad es. OBB per Österreichische Bundesbahnen).

6.8.2. Per ulteriori informazioni sull'MDV, consultare l'allegato P 1 della STI EGT [7] e le "Norme per la registrazione del marchio del detentore del veicolo" [6].

6.9. Ritiro (voce n. 10)

6.9.1. Per un veicolo con immatricolazione valida, in questo campo si deve indicare "00" "Nessuno".

6.9.2. La modalità di ritiro "10" "Immatricolazione sospesa. Nessun motivo specificato" si dev'essere utilizzata in situazioni dove per un determinato motivo il veicolo *"non può circolare sulla rete ferroviaria europea utilizzando l'immatricolazione registrata"*, ma questa situazione può essere corretta in futuro. Ad esempio, questa modalità può essere utilizzata *"se, alla data di cancellazione dal RIN del detentore registrato, nessun nuovo detentore ha accettato la condizione di detentore"* (sezione 3.2.3 dell'allegato alla decisione RIN) o *"se alla data della cancellazione del precedente soggetto responsabile"*



della manutenzione nessun nuovo soggetto ha manifestato la propria accettazione della condizione di soggetto responsabile della manutenzione" (articolo 5 dell'allegato al regolamento (UE) n. 445/2011 sulla certificazione dei soggetti responsabili della manutenzione).

- 6.9.3. In caso di modifica del NEV dopo una ristrutturazione (si veda anche la sezione 6.1.2), il codice di ritiro dovrebbe essere "20" "Immatricolazione trasferita". Va notato che in questo caso il veicolo esiste ancora e può essere utilizzato sulla rete.
- 6.9.4. Nei casi di immatricolazione sospesa o trasferita (modalità di ritiro "10", "11" e "20") i dati devono restare nel registro ed essere disponibili online.

6.10. Organismo incaricato della manutenzione (voce n. 9)

- 6.10.1. L'organizzazione da indicare in questo campo è il "soggetto responsabile della manutenzione" come definito nell'articolo 14bis della direttiva sulla sicurezza (2004/49/CE modificata dalla 2008/110/CE). Questo organismo dev'essere assegnato ad un veicolo "prima della messa in servizio o dell'utilizzo sulla rete".
- 6.10.2. La direttiva sulla sicurezza non specifica chi designa l'organismo incaricato della manutenzione (ECM). Non si può ipotizzare direttamente che il ruolo di ECM sia assegnato automaticamente a questa o quella organizzazione.
- 6.10.3. Il detentore (titolare dell'immatricolazione) è tenuto a fornire le informazioni sull'ECM (ivi compreso il numero del registro delle imprese) e ai sensi dell'articolo 33, paragrafo 3, della direttiva sull'interoperabilità "comunicare immediatamente qualsiasi modifica". S'intendono comprese le informazioni sugli ECM per i veicoli esistenti.
- 6.10.4. Per veicoli nuovi occorre indicare l'ECM sul modulo per la presentazione della domanda.

6.11. Stati membri in cui il veicolo è autorizzato (voce n. 11)

- 6.11.1. In questo caso occorre tenere presente la differenza tra "immatricolazione" e "autorizzazione" di un veicolo. È possibile che un veicolo sia autorizzato in diversi Stati membri, ma immatricolato solo in un RIN.
- 6.11.2. Questo campo dovrebbe indicare gli Stati membri dove è stata rilasciata un'autorizzazione di messa in servizio del veicolo e non lo Stato membro dove il veicolo non necessita dell'autorizzazione di messa in servizio. Ad esempio:
- ai veicoli HS Thalys che viaggiano da Parigi a Bruxelles è stata rilasciata l'autorizzazione di messa in servizio in Francia e Belgio, per cui nel RIN francese dove sono immatricolati dovrebbe comparire FR e BE nel campo 11;
 - i veicoli autorizzati in Germania non necessitano di un'autorizzazione supplementare di messa in servizio in Austria (secondo quanto deciso dall'Austria conformemente agli articoli 23 e 25 della direttiva sull'interoperabilità); poiché possono circolare in Austria ma non esiste un'autorizzazione di messa in servizio austriaca, nel RIN tedesco dove sono immatricolati non compare AT nel campo 11;



- i carri merci conformi alla clausola 7.6.5 della STI CM non necessitano di autorizzazione supplementare di messa in servizio; poiché la prima autorizzazione di messa in servizio è valida in tutti gli Stati membri dell'UE, il campo 11 non deve indicare nessuno Stato membro in aggiunta a quello dov'è stata rilasciata l'autorizzazione, ma indicare che il carro merci è conforme alla clausola 7.6.5 della STI CM (marcatura TEN);
- I veicoli esistenti RIV e RIC *“sono registrati come tali”*, ossia il campo 11 indica rispettivamente “RIV” o “RIC” (questa informazione è fornita dall'ORI dello Stato membro in cui è immatricolato il veicolo) senza l'indicazione di uno Stato membro.

(Nel RIN standard l'elenco di Stati membri nel campo 11 è generato automaticamente sulla base delle autorizzazioni registrate).

6.11.3. Questo campo deve indicare gli Stati membri che hanno rilasciato al veicolo l'autorizzazione di messa in servizio, a prescindere dalla portata geografica per la quale tale autorizzazione è valida o da altre restrizioni. A titolo di esempio:

- se ad un veicolo è stata rilasciata l'autorizzazione di messa in servizio in uno Stato membro, che tuttavia è limitata alle stazioni di confine (il veicolo può circolare fino alle stazioni di confine senza oltrepassarle), il campo 11 deve indicare il codice paese di tale Stato membro mentre il campo 6 deve indicare la restrizione corrispondente;
- se un veicolo non necessita dell'autorizzazione di messa in servizio in uno Stato membro per circolare fino alle stazioni di confine (ossia se lo Stato membro ha deciso in tal senso a norma dell'articolo 23 o 25), il campo 11 non deve indicare il codice paese di tale Stato membro.

6.12. Numero di autorizzazione (voce n. 12)

- 6.12.1. Si tratta del numero di identificazione europeo (NIE) dell'autorizzazione di messa in servizio del veicolo. L'ANS assegna un numero al documento al momento della sua emissione.
- 6.12.2. Si tratta dell'autorizzazione di messa in servizio in corso di validità (più recente). Ad esempio, nel caso di un'autorizzazione che fa seguito a un rinnovo o a una ristrutturazione occorre registrare il nuovo numero di autorizzazione.
- 6.12.3. Il formato del NIE è indicato nell'appendice 2 dell'allegato alla decisione RIN.

6.13. Data dell'autorizzazione (di messa in servizio) (voce n. 13.1)

- 6.13.1. Si tratta della data dell'autorizzazione di messa in servizio indicata nel campo 12.

6.14. Autorizzazione (di messa in servizio) valida fino al (voce n. 13.2)

- 6.14.1. In questo campo si deve indicare l'ultima data alla quale l'autorizzazione è valida (se il periodo di validità è limitato). Può capitare in alcuni casi (ad esempio veicoli o prototipi HS) in cui l'autorizzazione è valida per un dato periodo.

6.15. Osservazione generale per l'immatricolazione di veicoli esistenti

- 6.15.1. Se mancano dei dati obbligatori relativi ai veicoli esistenti occorre richiederli ai detentori (titolari dell'immatricolazione). Nel registro non si dovrebbero inserire informazioni incerte (ad es. basate su ipotesi), ad eccezione dell'anno di fabbricazione che può essere stimato.

6.16. Modulo per l'immatricolazione di un veicolo

- 6.16.1. Si devono utilizzare moduli cartacei o elettronici sulla base della decisione 2007/756/CE, appendice 4.
- 6.16.2. Al fine di agevolare la compilazione dei moduli intesi per gli ORI di diversi Stati membri, tali moduli devono presentare la stessa struttura e la stessa logica del modulo fornito nella decisione 2007/756/CE, appendice 4.
- 6.16.3. Nei casi in cui al RIN siano stati aggiunti ulteriori campi, questi ultimi devono essere indicati separatamente e chiaramente nel modulo.
- 6.16.4. Per l'immatricolazione, l'aggiornamento di informazioni o il ritiro di diversi veicoli, è possibile utilizzare un allegato con un elenco dei veicoli con il rispettivo numero e, se del caso, il numero precedente e altri dati che variano da un veicolo all'altro.

6.17. Modulo multilingue – Allegato all'autorizzazione di messa in servizio

- 6.17.1. Il modulo multilingue, in tutte le lingue ufficiali dell'UE, comprende i campi per le informazioni sull'autorizzazione supplementare di messa in servizio da registrare nel RIN. Il modulo è stato preparato dall'ERA con l'aiuto dei partecipanti al workshop RVECI.
- 6.17.2. Il modulo dev'essere allegato ai documenti per l'autorizzazione di messa in servizio. Il modulo multilingue facilita la comunicazione delle informazioni su autorizzazioni supplementari rilasciate in diversi Stati membri. Tali informazioni devono essere comunicate dal detentore del veicolo (titolare dell'immatricolazione) all'ORI competente per il RIN nello Stato membro dove il veicolo ha ottenuto la prima autorizzazione di messa in servizio ed è immatricolato.
- 6.17.3. Il modulo è costituito da

- una pagina nella lingua dello Stato membro dell'ANS che ha rilasciato l'autorizzazione supplementare di messa in servizio e
- la traduzione in tutte le altre lingue ufficiali dell'UE sul retro.

6.18. Dati da trasferire da un RIN a un altro ai fini della conformità con l'aggiornamento della decisione RIN [4]

6.18.1. Le informazioni sulle autorizzazioni devono essere trasferite al RIN dove il veicolo ha registrato la prima autorizzazione di messa in servizio.

6.18.2. Gli ORI si scambiano le seguenti informazioni:

EVN (numero europeo del veicolo),
MEMBER_STATE (codice paese dello SM di emissione dell'autorizzazione di messa in servizio),
MEMBER_NSA (denominazione dell'ANS che ha rilasciato l'autorizzazione di messa in servizio),
EIN (numero di identificazione europeo),
AUTHORISATION_DATE (Data di emissione dell'autorizzazione di messa in servizio),
EXPIRATION_DATE (Data di scadenza dell'autorizzazione di messa in servizio),
CODEDRESTRICTIONS (Codici delle restrizioni),
NONCODEDRESTRICTIONS (testo delle restrizioni non codificate),
SUSPENDED (se l'autorizzazione di messa in servizio è sospesa o meno)

6.18.3. Il titolare dell'immatricolazione dev'essere informato in merito al trasferimento dei dati prima di procedere e al termine della procedura.

7. STUDI DI CASI

7.1. Introduzione. Chi può presentare domanda di immatricolazione di un veicolo

7.1.1. In generale, la nazionalità del detentore (richiedente e titolare dell'immatricolazione) non ha niente a che vedere con il luogo di immatricolazione del veicolo. I due aspetti non sono collegati.

7.1.2. Esempio:

- un detentore dello Stato membro A intende mettere in servizio un veicolo nello Stato membro B. L'ANS dello Stato membro B rilascia la "prima autorizzazione di messa in servizio" (art. 22 o 24 della direttiva 2008/57/CE) e il veicolo è registrato nel RIN dall'ORI dello Stato membro B. La terza e la quarta cifra del NEV corrispondono allo Stato membro B. Il detentore dello Stato membro A è registrato nel RIN dello Stato membro B con tutti i suoi dettagli di contatto.
- In seguito lo stesso detentore trasferisce il veicolo ad un nuovo detentore nello Stato membro C.
- Il veicolo continua ad essere immatricolato nel RIN dello Stato membro B con lo stesso NEV; l'unica variazione sono le informazioni sul detentore.

7.1.3. In seguito, se il detentore (qualunque sia la sua nazionalità) intende mettere in esercizio il veicolo nello Stato membro D è tenuto a richiedere l'"autorizzazione supplementare di messa in servizio" (art. 23 o 25 della direttiva 2008/57/CE). L'ANS dello Stato membro D rilascia tale autorizzazione e

se i RIN interessati non sono ancora collegati all'RVI (questo è possibile solo durante il periodo di transizione, fino al 31 dicembre 2011):

- (a) se il veicolo è dotato di cabina di guida (non è un carro merci, né una vettura passeggeri): l'ORI dello Stato membro D deve registrare il veicolo nel RIN (solo i dati relativi alle voci 1, 2, 6, 11, 12 e 13 come indicato nella sezione 3.2.5 dell'allegato alla decisione RIN) con lo stesso NEV; nel RIN dello Stato membro D occorre indicare che il veicolo è autorizzato anche nello Stato membro B e nel RIN dello Stato membro B occorre indicare che il veicolo è autorizzato anche nello Stato membro D,
- (b) se il veicolo non è dotato di cabina di guida (è un carro merci o una vettura passeggeri): il veicolo non dev'essere registrato nel RIN dello Stato membro D;
- (c) nel RIN dello Stato membro B occorre indicare che il veicolo è autorizzato anche nello Stato membro D.

Il detentore (titolare dell'immatricolazione) deve ricevere dall'ANS dello Stato membro D l'allegato multilingue all'autorizzazione di messa in servizio e trasmetterlo all'ORI dello Stato membro B.

Se i RIN interessati sono collegati all'RVI:

Il veicolo non dev'essere registrato nel RIN dello Stato membro D, mentre nel RIN dello Stato membro B occorre indicare che il veicolo è autorizzato anche nello Stato membro D.

Il detentore (titolare dell'immatricolazione) deve ricevere dall'ANS dello Stato membro D l'allegato multilingue all'autorizzazione di messa in servizio e trasmetterlo all'ORI dello Stato membro B.

Il titolare dell'immatricolazione è competente per gli aggiornamenti di tutte le informazioni registrate o da registrare. Si veda l'articolo 33, paragrafo 2, della direttiva 2008/57/CE.

A parte gli obblighi di legge, si raccomanda una stretta collaborazione tra ORI e ANS al fine di semplificare le procedure amministrative.

7.2. Prima immatricolazione di un veicolo in uno Stato membro

7.2.1. Con "prima immatricolazione" s'intende che il veicolo è registrato per la prima volta in un RIN.

7.2.2. Quando ad un veicolo è stata rilasciata una prima autorizzazione di messa in servizio ai sensi dell'art. 22 o 24 della direttiva sull'interoperabilità, tale veicolo dev'essere registrato nel RIN dello Stato membro che ha rilasciato la prima autorizzazione.

Tabella 6: Fasi della prima immatricolazione di un veicolo

Fase	Attore competente
1. Richiesta di autorizzazione di messa in servizio (art. 22 o 24 della direttiva sull'interoperabilità)	Richiedente l'autorizzazione di messa in servizio
2. Autorizzazione di messa in servizio (art. 22 o 24 della direttiva sull'interoperabilità)	ANS
3. Domanda di immatricolazione	Richiedente l'immatricolazione
4. Assegnazione del NEV (sezione 3.2.2 dell'allegato alla decisione RIN)	ORI
5. Inserimento dei dati nel RIN	ORI

Le fasi 1 e 3 e le fasi 2 e 4 possono essere combinate, svolgersi in parallelo o in altra sequenza, a seconda delle procedure interne dello Stato membro (ANS + ORI).

7.3. Registrazione di un'autorizzazione supplementare rilasciata in un altro Stato membro

7.3.1. Quando a un veicolo è stata rilasciata un'autorizzazione supplementare di messa in servizio ai sensi dell'art. 23 o 25 della direttiva sull'interoperabilità, tale autorizzazione supplementare dev'essere registrata nel RIN dello Stato membro che ha rilasciato la prima autorizzazione (secondo l'articolo 3, paragrafo 1, e la sezione 3.2.5 dell'allegato alla decisione RIN). Questo significa che tutte le informazioni sul veicolo e le relative autorizzazioni sono conservate in un registro per l'intero ciclo di vita del veicolo.

Tabella 7: Fasi di un'immatricolazione supplementare di un veicolo

Fase	Attore competente
1. Richiesta di autorizzazione supplementare di messa in servizio (art. 23 o 25 della direttiva sull'interoperabilità)	Richiedente l'autorizzazione di messa in servizio
2. Autorizzazione supplementare di messa in servizio (art. 23 o 25 della direttiva sull'interoperabilità) e rilascio del modulo multilingue al richiedente.	ANS dello Stato membro dell'autorizzazione supplementare
3. Domanda di registrazione dell'autorizzazione supplementare nello Stato membro della prima autorizzazione del veicolo (NEV inserito dal richiedente), presentando l'allegato multilingue dell'autorizzazione supplementare.	Titolare dell'immatricolazione
4. Inserimento dei dati nel RIN nello Stato membro della prima autorizzazione del veicolo (voci 2, 6, 12 ed 13) e aggiornamento del campo 11.	ORI dello Stato membro della prima autorizzazione del veicolo

7.4. Modifica di dati

7.4.1. Modifica dei dati relativi a detentore, proprietario o ECM di un veicolo immatricolato

- 7.4.1.1. La presente sezione si applica alla modifica dei dati registrati nei campi 7, 8, 9. Ad esempio, il cambio di indirizzo, il cambio di denominazione di un'organizzazione, ecc., senza che il veicolo sia trasferito da un detentore, proprietario o ECM a un altro.
- 7.4.1.2. Questi dati sono registrati solo in un RIN (nello Stato membro dove il veicolo ha ottenuto la prima autorizzazione). L'ORI è tenuto a modificarli su richiesta del titolare dell'immatricolazione. Non è necessario comunicare questi cambiamenti ad altri ORI (anche durante il periodo di transizione).
- 7.4.1.3. Nei casi in cui il sistema informatico utilizza dei dati di riferimento, se l'indirizzo di un ECM cambia, la modifica viene introdotta nel sistema anche per i detentori che non l'hanno richiesto.

7.4.2. Cambio del proprietario o ECM di un veicolo immatricolato

- 7.4.2.1. La presente sezione si applica ai dati registrati nei campi 7 o 9. Ad esempio, se un veicolo viene trasferito da un proprietario o ECM ad un altro senza che cambi il detentore.

7.4.2.2. Per tutti i veicoli questi dati sono registrati in un solo RIN. L'ORI è tenuto a modificare questi dati su richiesta del titolare dell'immatricolazione (anche durante il periodo di transizione).

7.4.2.3. Non è necessario comunicare questi cambiamenti ad altri ORI.

Tabella 8: Fasi della modifica di dati relativi a proprietari o ECM

Fase	Attore competente
1. Domanda (NEV inserito dal richiedente) da presentare all'ORI dove il veicolo è immatricolato con questi dati	Titolare dell'immatricolazione
2. Aggiornamento dei dati nel RIN in base alla domanda	ORI dello Stato membro della prima autorizzazione del veicolo

7.4.3. Cambio del detentore di un veicolo immatricolato

7.4.3.1. In caso di cambio del detentore, si applica la procedura indicata al punto 3.2.3 dell'allegato alla decisione RIN [4].

7.4.4. Scissione/fusione di due o più organizzazioni

7.4.4.1. In caso di creazione di nuove società o di modifica di società esistenti (ad esempio operazioni di fusione o scissione di società), il titolare dell'immatricolazione è tenuto a informare gli ORI in merito a eventuali cambiamenti da apportare ai dati contenuti nei rispettivi RIN, come descritto nella sezione 7.4.2.

7.5. Modifica dei dati di un veicolo a seguito di ristrutturazione o rinnovo

7.5.1. Nel caso di un rinnovo o di una ristrutturazione che richiedano una nuova autorizzazione di messa in servizio, l'immatricolazione originale non è più valida e dev'essere indicata come sospesa (codice 10).

7.5.2. La procedura varia leggermente a seconda che si debba cambiare o meno il NEV. Quando in conseguenza di una ristrutturazione o di un rinnovo le caratteristiche tecniche di un veicolo sono cambiate in misura tale che il NEV originale non corrisponde più (secondo l'allegato P della STI EGT) alle nuove caratteristiche tecniche, occorre assegnare un nuovo NEV al veicolo. In tal caso, è possibile che il veicolo ristrutturato o rinnovato debba sottoporsi alla procedura di autorizzazione in tutti gli Stati membri dove s'intende mettere in servizio il veicolo (a norma del capo V (articoli 21 – 27) della direttiva sull'interoperabilità). Questo può comprendere regole di codifica nazionali stabilite dallo Stato membro in conformità della STI EGT, allegato P.8. In tutti gli altri casi il NEV non dev'essere modificato.

7.5.3. Se il NEV non viene modificato si applica la procedura di aggiornamento dei dati.

Tabella 9: Fasi della modifica di dati dopo una ristrutturazione che non comporta un nuovo NEV

Fase	Attore competente
1. (Nuova) Prima autorizzazione di messa in servizio (art. 22 o 24) a seguito di ristrutturazione o rinnovo	ANS
2. Decisione in base a cui non è necessaria l'assegnazione di un nuovo NEV	ORI
3. Domanda di modifica dei dati nel registro indicando i dati relativi alla nuova autorizzazione di messa in servizio. Nella domanda occorre indicare il NEV (campo 1.1)	Titolare dell'immatricolazione
4. Aggiornamento dei dati relativi all'autorizzazione nel RIN e cambio del codice di ritiro a "00".	ORI

Tabella 10: Fasi della modifica di dati dopo una ristrutturazione che comporta un nuovo NEV

Fase	Attore competente
1. (Nuova) Prima autorizzazione di messa in servizio (art. 22 o 24) a seguito di ristrutturazione o rinnovo	ANS
2. Decisione che è necessaria l'assegnazione di un nuovo NEV	ORI
3. Domanda di ritiro (codice 20) dell'immatricolazione precedente (NEV inserito dal richiedente) da presentare all'ORI dove è registrato il veicolo (o la sua autorizzazione)	Titolare dell'immatricolazione
4. L'ORI conferma il ritiro del NEV precedente	ORI
5. Registrazione del nuovo NEV nel RIN con l'indicazione del precedente NEV e con i dati relativi alla nuova autorizzazione di messa in servizio	ORI
6. L'ORI comunica il nuovo NEV al richiedente	ORI

7.5.4. La procedura sopra indicata è applicabile solo se la nuova autorizzazione è richiesta nello stesso Stato membro dove il veicolo ha ottenuto la prima autorizzazione prima della ristrutturazione.

- 7.5.5. Per le nuove autorizzazioni supplementari occorre seguire le fasi descritte nella tabella 7 oppure 8.

7.6. Ritiro di un'immatricolazione

- 7.6.1. I ritiri saranno codificati secondo l'appendice 3 della decisione RIN. Un veicolo con immatricolazione sospesa o ritirata non può circolare sulla rete ferroviaria europea utilizzando l'immatricolazione registrata.

Tabella 11: Fasi del ritiro di un'immatricolazione

Fase	Attore competente
1. Domanda (NEV inserito dal titolare dell'immatricolazione) da presentare all'ORI dov'è immatricolato il veicolo	Titolare dell'immatricolazione
2. Ritiro con l'indicazione del codice a norma dell'appendice 3 della decisione RIN	ORI

7.7. Comunicazioni tra il titolare dell'immatricolazione e un ORI di un altro Stato membro

- 7.7.1. In linea di principio, i veicoli s'intendono immatricolati per tutto il loro ciclo di vita nel RIN dello Stato membro dove è stata rilasciata la prima autorizzazione di messa in servizio, indipendentemente da possibili trasferimenti del veicolo da un detentore ad un altro nel territorio dell'Unione europea. Da questo possono nascere difficoltà pratiche (ad es. linguistiche) nelle comunicazioni tra i titolari dell'immatricolazione e gli organismi responsabili dell'immatricolazione di Stati membri diversi.

Al fine di agevolare lo scambio di informazioni tra titolari dell'immatricolazione e ORI di Stati membri diversi, si sono elaborati i seguenti approcci:

- modulo multilingue per la registrazione di autorizzazioni supplementari
- pre-codifica delle restrizioni

8. DISPONIBILITA' DELL'RVECI

Si prevede che la maggior parte dei RIN sia operativa e collegata all'RV1 7 giorni alla settimana 24 ore al giorno. Alcuni RIN possono essere accessibili in orari lavorativi diversi e l'accessibilità potrebbe risultare difficoltosa nelle diverse festività pubbliche.

Aggiornamenti e modifiche vengono effettuati durante il normale orario lavorativo.

Può capitare che i RIN siano scollegati dall'RV1 per interventi di manutenzione. L'RV1 può risultare non disponibile a causa di interventi di manutenzione del sistema al di fuori degli orari lavorativi.

Se alcuni RIN non sono collegati all'RV1, all'utente sarà comunicato dopo la richiesta di ricerca da quale paese non è possibile recuperare dati perché il RIN non è collegato.