

ΕΠΙΤΡΟΠΗ

ΑΠΟΦΑΣΗ ΤΗΣ ΕΠΙΤΡΟΠΗΣ

της 9ης Νοεμβρίου 2007

για τη θέσπιση κοινής προδιαγραφής για το εθνικό μητρώο οχημάτων που προβλέπεται στο άρθρο 14 παράγραφοι 4 και 5 της οδηγίας 96/48/ΕΚ και της οδηγίας 2001/16/ΕΚ

[κοινοποιείται υπό τον αριθμό E(2007) 5357]

(2007/756/ΕΚ)

Η ΕΠΙΤΡΟΠΗ ΤΩΝ ΕΥΡΩΠΑΪΚΩΝ ΚΟΙΝΟΤΗΤΩΝ,

Έχοντας υπόψη:

τη συνθήκη για την ίδρυση της Ευρωπαϊκής Κοινότητας,

την οδηγία 96/48/ΕΚ του Συμβουλίου, της 23ης Ιουλίου 1996, σχετικά με τη διαλειτουργικότητα του διευρωπαϊκού σιδηροδρομικού συστήματος μεγάλης ταχύτητας ⁽¹⁾, και ιδίως το άρθρο 14 παράγραφοι 4 και 5,

την οδηγία 2001/16/ΕΚ του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 19ης Μαρτίου 2001, για τη διαλειτουργικότητα του συμβατικού διευρωπαϊκού σιδηροδρομικού συστήματος ⁽²⁾ και ιδίως το άρθρο 14 παράγραφοι 4 και 5,

Εκτιμώντας τα ακόλουθα:

- (1) Σε περιπτώσεις κατά τις οποίες τα κράτη μέλη επιτρέπουν τη θέση σε λειτουργία τροχαίου υλικού, πρέπει να διασφαλίζουν ότι σε κάθε όχημα χορηγείται αναγνωριστικός κωδικός. Αυτός ο κωδικός πρέπει, κατόπιν, να καταχωρίζεται σε εθνικό μητρώο οχημάτων (εφεξής «NVR»). Αυτό το μητρώο πρέπει να είναι προσπελάσιμο για ενημέρωση από εξουσιοδοτημένους αντιπροσώπους των αρμόδιων αρχών και των ενδιαφερόμενων μερών. Τα διάφορα εθνικά μητρώα πρέπει να χαρακτηρίζονται από συνοχή όσον αφορά το περιεχόμενο και τη μορφή των δεδομένων. Ως εκ τούτου, απαιτείται η θέσπιση των εν λόγω μητρώων βάσει κοινών λειτουργικών και τεχνικών προδιαγραφών.
- (2) Οι κοινές προδιαγραφές για το NVR θεσπίζονται βάσει του σχεδίου προδιαγραφών που συντάσσει ο Ευρωπαϊκός Οργανισμός Σιδηροδρόμων (ΕΟΣ) (στο εξής «ο Οργανισμός»). Τα εν λόγω σχέδια προδιαγραφών πρέπει να περιλαμβάνουν, ειδικότερα, τον προσδιορισμό: του περιεχομένου, της λειτουργικής και τεχνικής αρχιτεκτονικής, της μορφής των δεδομένων, των τρόπων λειτουργίας, συμπεριλαμβανομένων κανόνων εισαγωγής και ανάγνωσης δεδομένων.
- (3) Η παρούσα απόφαση εκπονήθηκε βάσει της σύστασης του Οργανισμού αριθ. ERA/REC/INT/01-2006 της 28ης Ιουλίου 2006.

Το NVR ενός κράτους μέλους πρέπει να περιλαμβάνει όλα τα εγκεκριμένα οχήματα στο συγκεκριμένο κράτος μέλος. Ωστόσο, τα φορτηγά οχήματα και τα οχήματα επιβατών

πρέπει να είναι καταγεγραμμένα μόνο στο NVR του κράτους μέλους όπου κυκλοφορούν για πρώτη φορά.

- (4) Πρέπει να χρησιμοποιείται τυποποιημένο έντυπο για τους σκοπούς της εγγραφής των οχημάτων, της επιβεβαίωσης της εγγραφής, της μεταβολής στοιχείου(-ων) εγγραφής και της επιβεβαίωσης της αλλαγής(-ών).
- (5) Κάθε κράτος μέλος πρέπει να δημιουργήσει ένα μηχανογραφημένο NVR. Όλα τα NVR πρέπει να συνδέονται σε ένα κεντρικό εικονικό μητρώο οχημάτων (εφεξής «VVR») το οποίο θα διαχειρίζεται ο Οργανισμός προκειμένου να δημιουργηθεί το μητρώο των εγγράφων διαλειτουργικότητας που προβλέπεται στο άρθρο 19 του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 881/2004 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου ⁽³⁾. Το VVR πρέπει να δίνει στους χρήστες τη δυνατότητα να πραγματοποιούν αναζήτηση σε όλα τα NVR μέσω μιας ενιαίας πύλης καθώς και να καθιστά εφικτή την ανταλλαγή δεδομένων μεταξύ των εθνικών NVR. Ωστόσο, για τεχνικούς λόγους, η σύνδεση με το VVR δεν είναι εφικτό να δημιουργηθεί άμεσα. Συνεπώς, τα κράτη μέλη καλούνται να συνδέσουν τα οικεία NVR με το κεντρικό VVR μόλις τεθεί σε λειτουργία του VVR. Για το λόγο αυτό, ο Οργανισμός θα υλοποιήσει ένα πιλοτικό πρόγραμμα.
- (6) Σύμφωνα με το σημείο 8 των πρακτικών της συνεδρίασης αρ. 40 της κανονιστικής επιτροπής που συστάθηκε βάσει του άρθρου 21 της οδηγίας 2001/16/ΕΚ, όλα τα υφιστάμενα οχήματα πρέπει να εγγραφούν στο NVR του κράτους μέλους όπου ήταν προηγουμένως εγγεγραμμένα. Για τη μεταφορά των δεδομένων πρέπει να προβλέπεται επαρκής μεταβατική περίοδος και να λαμβάνεται πρόνοια ώστε να είναι διαθέσιμα.
- (7) Σύμφωνα με το άρθρο 14 παράγραφος 4 στοιχείο β) της οδηγίας 96/48/ΕΚ και το άρθρο 14 παράγραφος 4 στοιχείο β) της οδηγίας 2001/16/ΕΚ το NVR τηρείται και ενημερώνεται από οργανισμό ανεξάρτητο από οιαδήποτε σιδηροδρομική επιχείρηση. Τα κράτη μέλη πρέπει να ενημερώνουν την Επιτροπή και τα άλλα κράτη μέλη σχετικά τον οργανισμό που έχουν ορίσει για το συγκεκριμένο σκοπό, προκειμένου, μεταξύ άλλων, να διευκολύνουν την ανταλλαγή πληροφοριών μεταξύ των εν λόγω οργανισμών.

⁽¹⁾ ΕΕ L 235 της 17.9.1996, σ. 6. Οδηγία όπως τροποποιήθηκε τελευταία με την οδηγία 2007/32/ΕΚ της Επιτροπής (ΕΕ L 141 της 2.6.2007, σ. 63).

⁽²⁾ ΕΕ L 110 της 20.4.2001, σ. 1. Οδηγία όπως τροποποιήθηκε τελευταία με την οδηγία 2007/32/ΕΚ.

⁽³⁾ ΕΕ L 164 της 30.4.2004, σ. 1· όπως διορθώθηκε στην ΕΕ L 220 της 21.6.2004, σ. 3.

- (8) Ορισμένα κράτη μέλη διαθέτουν εκτεταμένο δίκτυο με εύρος σιδηροτροχιών 1 520 mm, στο οποίο γίνεται χρήση στόλου οχημάτων που είναι κοινός με αυτόν των χωρών της Κοινοπολιτείας Ανεξάρτητων Κρατών (ΚΑΚ). Αυτό είχε ως αποτέλεσμα ένα κοινό σύστημα εγγραφής το οποίο αποτελεί σημαντικό στοιχείο της διαλειτουργικότητας και της ασφάλειας του δικτύου με εύρος σιδηροτροχιών 1 520 mm. Η συγκεκριμένη κατάσταση πρέπει να γίνει γνωστή και να θεσπιστούν συγκεκριμένοι κανόνες για την αποφυγή αναντιστοιχιών σε ό,τι αφορά τις υποχρεώσεις που ισχύουν στην ΕΕ και στην ΚΑΚ για το ίδιο όχημα.
- (9) Οι κανόνες που περιλαμβάνονται στο παράρτημα Ρ της ΤΠΔ (τεχνική προδιαγραφή διαλειτουργικότητας) σχετικά με τη διεξαγωγή και τη διαχείριση της κυκλοφορίας ισχύουν και για το σύστημα αρίθμησης των οχημάτων με στόχο την εγγραφή τους στο NVR. Ο Οργανισμός θα καταρτίσει έναν οδηγό για την εναρμονισμένη εφαρμογή αυτών των κανόνων.
- (10) Τα μέτρα που προβλέπονται στη συγκεκριμένη οδηγία είναι σε συμφωνία με τη γνώμη της επιτροπής που συστάθηκε βάσει του άρθρου 21 της οδηγίας 96/48/ΕΚ,

ΕΞΕΔΩΣΕ ΤΗΝ ΠΑΡΟΥΣΑ ΑΠΟΦΑΣΗ:

Άρθρο 1

Με την παρούσα εγκρίνονται σύμφωνα με το άρθρο 14 παράγραφος 5 της οδηγίας 96/48/ΕΚ και το άρθρο 14 παράγραφος 5 της οδηγίας 2001/16/ΕΚ οι κοινές προδιαγραφές του εθνικού μητρώου οχημάτων, που περιλαμβάνονται στο παράρτημα.

Άρθρο 2

Κατά την εγγραφή οχημάτων μετά την έναρξη ισχύος της παρούσας απόφασης, τα κράτη μέλη χρησιμοποιούν τις κοινές προδιαγραφές που περιλαμβάνονται στο παράρτημα.

Άρθρο 3

Τα κράτη μέλη εγγράφουν τα υφιστάμενα οχήματα όπως προβλέπεται στο τμήμα 4 του παραρτήματος.

Άρθρο 4

1. Σύμφωνα με το άρθρο 14 παράγραφος 4 στοιχείο β) της οδηγίας 96/48/ΕΚ και το άρθρο 14 παράγραφος 4 στοιχείο β)

της οδηγίας 2001/16/ΕΚ τα κράτη μέλη ορίζουν έναν εθνικό οργανισμό ο οποίος θα είναι υπεύθυνος για την τήρηση και ενημέρωση του εθνικού μητρώου οχημάτων. Αυτός ο οργανισμός μπορεί να είναι η εθνική αρχή για την ασφάλεια του ενδιαφερόμενου κράτους μέλους. Τα κράτη μέλη διασφαλίζουν ότι οι εν λόγω οργανισμοί συνεργάζονται και ανταλλάσσουν πληροφορίες προκειμένου να διασφαλίζεται η έγκαιρη κοινοποίηση των αλλαγών στα δεδομένα.

2. Τα κράτη μέλη ενημερώνουν την Επιτροπή και τα άλλα κράτη μέλη, εντός ενός έτους από την έναρξη ισχύος της παρούσας απόφασης, σχετικά με τον οργανισμό που ορίστηκε βάσει της παραγράφου 1.

Άρθρο 5

1. Το τροχαίο υλικό που τέθηκε σε χρήση για πρώτη φορά στην Εσθονία, τη Λεττονία ή τη Λιθουανία και προορίζεται για χρήση εκτός της Ευρωπαϊκής Ένωσης ως τμήμα του στόλου οχημάτων του κοινού σιδηροδρομικού συστήματος με εύρος σιδηροτροχιών 1 520 mm καταγράφεται τόσο στο NVR όσο και στη βάση δεδομένων του συμβουλίου σιδηροδρομικών μεταφορών της Κοινοπολιτείας Ανεξάρτητων Κρατών. Σε αυτή την περίπτωση μπορεί να εφαρμόζεται το οκταψήφιο σύστημα αρίθμησης αντί του συστήματος αρίθμησης που ορίζεται στο παράρτημα.

2. Το τροχαίο υλικό που τέθηκε σε λειτουργία για πρώτη φορά σε τρίτη χώρα και προορίζεται για χρήση εντός της Ευρωπαϊκής Ένωσης ως τμήμα του στόλου οχημάτων του κοινού σιδηροδρομικού συστήματος με εύρος σιδηροτροχιών 1 520 mm δεν καταγράφεται στο VVR. Ωστόσο, σύμφωνα με το άρθρο 14 παράγραφος 4 της οδηγίας 2001/16/ΕΚ πρέπει να είναι εφικτή η ανάκτηση των πληροφοριών που προβλέπονται στο άρθρο 14 παράγραφος 5 στοιχεία γ), δ) και ε) από τη βάση δεδομένων του συμβουλίου σιδηροδρομικών μεταφορών της ΚΑΚ.

Άρθρο 6

Η παρούσα απόφαση απευθύνεται στα κράτη μέλη.

Βρυξέλλες, 9 Νοεμβρίου 2007.

Για την Επιτροπή
Jacques BARROT
Αντιπρόεδρος

ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ

1. ΔΕΔΟΜΕΝΑ

Ο ακόλουθος κατάλογος παρουσιάζει την προτεινόμενη μορφή των δεδομένων του NVR.

Η αρίθμηση των στοιχείων ακολουθεί τη λογική του προτεινόμενου τυποποιημένου εντύπου εγγραφής στο προσάρτημα 4.

Επιπλέον, μπορεί να προστεθεί(-ουν) πεδίο(-α) για παρατηρήσεις, όπως ο αναγνωριστικός αριθμός των οχημάτων που αποτελούν αντικείμενο έρευνας (βλέπε ενότητα 3.4).

1.	Ευρωπαϊκός αριθμός οχήματος	Υποχρεωτικό
Περιεχόμενο	Αριθμητικός αναγνωριστικός κωδικός όπως ορίζεται στο παράρτημα Ρ της ΤΠΔ για τη «διεξαγωγή και διαχείριση της κυκλοφορίας» (στο εξής «ΤΠΔ ΔΔΚ») ⁽¹⁾	
Μορφή	1.1. Αριθμός	Δωδεκαψήφιος (*)
	1.2. Προηγούμενος αριθμός (εφόσον υπάρχει, για όχημα στο οποίο έχει χορηγηθεί καινούργιος αριθμός)	Δωδεκαψήφιος (*)
2.	Κράτος μέλος και εθνική αρχή για την ασφάλεια	Υποχρεωτικό
Περιεχόμενο	Αναγνωριστικός κωδικός του κράτους μέλους και της εθνικής αρχής για την ασφάλεια όπου εγκρίθηκε το όχημα για πρώτη φορά. Για οχήματα που προέρχονται από τρίτη χώρα, το κράτος μέλος όπου δόθηκε για πρώτη φορά η έγκριση	
Μορφή	2.1. Αριθμητικός κωδικός του κράτους μέλους, όπως ορίζεται στο παράρτημα Ρ της ΤΠΔ ΔΔΚ	Διψήφιος κωδικός
	2.2. Ονομασία της εθνικής αρχής για την ασφάλεια	Κείμενο
3.	Έτος κατασκευής	Υποχρεωτικό
Περιεχόμενο	Το έτος κατά το οποίο το όχημα εξήλθε του εργοστασίου	
Μορφή	3. Έτος κατασκευής	EEEE
4.	Αναφορά ΕΚ	Υποχρεωτικό
Περιεχόμενο	Αναφορές στη δήλωση «ΕΚ» ελέγχου και στον φορέα έκδοσης (ο αναθέτων φορέας)	
Μορφή	4.1. Ημερομηνία δήλωσης	Ημερομηνία
	4.2. Αναφορά ΕΚ	Κείμενο
	4.3. Ονομασία του φορέα έκδοσης (αναθέτοντος φορέα)	Κείμενο
	4.4. Αριθμός επιχείρησης	Κείμενο
	4.5. Διεύθυνση του οργανισμού, οδός και αριθμός	Κείμενο
	4.6. Πόλη	Κείμενο
	4.7. Κωδικός χώρας	ISO
	4.8. Ταχυδρομικός κωδικός	Αλφαριθμητικός κωδικός

⁽¹⁾ Στις 11 Αυγούστου 2006, η Επιτροπή εξέδωσε την απόφαση 2006/920/ΕΚ σχετικά με την τεχνική προδιαγραφή της διαλειτουργικότητας για το υποσύστημα «Διεξαγωγή και διαχείριση της κυκλοφορίας» του διευρωπαϊκού συμβατικού σιδηροδρομικού συστήματος (κοινοποιήθηκε στις 14 Αυγούστου 2006). Η αντίστοιχη ΤΠΔ για την υψηλή ταχύτητα αναμένεται να εκδοθεί το 2007 και χρησιμοποιεί το ίδιο σύστημα αρίθμησης.

^(*) Σύμφωνα με το άρθρο 5.1 της απόφασης μπορεί να ισχύει και το οχταψήφιο σύστημα αρίθμησης του Συμβουλίου Σιδηροδρομικών Μεταφορών της Κοινοπολιτείας Ανεξάρτητων Κρατών.

5.	Αναφορά στο μητρώο τροχαίου υλικού	Υποχρεωτικό
Περιεχόμενο	Αναφορά στο φορέα που είναι αρμόδιος για το μητρώο του τροχαίου υλικού ⁽¹⁾	
Μορφή	5.1. Φορέας αρμόδιος για το μητρώο	Κείμενο
	5.2. Διεύθυνση του φορέα, οδός και αριθμός	Κείμενο
	5.3. Πόλη	Κείμενο
	5.4. Κωδικός χώρας	ISO
	5.5. Ταχυδρομικός κωδικός	Αλφαριθμητικός
	5.6. Ηλεκτρονική διεύθυνση (E-mail)	E-mail
	5.7. Αναφορά που δίνει τη δυνατότητα ανάκτησης των σχετικών τεχνικών δεδομένων του μητρώου τροχαίου υλικού	Αλφαριθμητικός κωδικός
6.	Περιορισμοί	Υποχρεωτικό
Περιεχόμενο	Τυχόν περιορισμοί σχετικά με τον τρόπο χρήσης του οχήματος	
Μορφή	6.1. Κωδικοποιημένοι περιορισμοί (βλέπε προσάρτημα 1)	Κωδικός
	6.2. Μη κωδικοποιημένοι περιορισμοί	Κείμενο
7.	Ιδιοκτήτης	Προαιρετικό
Περιεχόμενο	Στοιχεία του ιδιοκτήτη του οχήματος	
Μορφή	7.1. Ονομασία οργανισμού	Κείμενο
	7.2. Αριθμός επιχείρησης	Κείμενο
	7.3. Διεύθυνση του οργανισμού, οδός και αριθμός	Κείμενο
	7.4. Πόλη	Κείμενο
	7.5. Κωδικός χώρας	ISO
	7.6. Ταχυδρομικός κωδικός	Αλφαριθμητικός κωδικός
8.	Κάτοχος	Υποχρεωτικό
Περιεχόμενο	Στοιχεία αναγνώρισης του κατόχου του οχήματος	
Μορφή	8.1. Ονομασία του οργανισμού	Κείμενο
	8.2. Αριθμός επιχείρησης	Κείμενο
	8.3. Διεύθυνση του οργανισμού, οδός και αριθμός	Κείμενο
	8.4. Πόλη	Κείμενο
	8.5. Κωδικός χώρας	ISO
	8.6. Ταχυδρομικός κωδικός	Αλφαριθμητικός
	8.7. ΣΚΟ (σήμα κατόχου οχήματος) – προαιρετικό	Αλφαριθμητικός κωδικός

⁽¹⁾ Τα μητρώα που προβλέπονται στο άρθρο 22 στοιχείο α) της οδηγίας 96/48/ΕΚ και στο άρθρο 24 της οδηγίας 2001/16/ΕΚ.

9.	Αρμόδιος φορέας συντήρησης	Υποχρεωτικό
Περιεχόμενο	Αναφορά στο φορέα που είναι αρμόδιος για τη συντήρηση ⁽¹⁾	
Μορφή	9.1. Φορέας αρμόδιος για τη συντήρηση	Κείμενο
	9.2. Διεύθυνση του φορέα, οδός και αριθμός	Κείμενο
	9.3. Πόλη	Κείμενο
	9.4. Κωδικός χώρας	ISO
	9.5. Ταχυδρομικός κωδικός	Αλφαριθμητικός
	9.6. Ηλεκτρονική διεύθυνση (E-mail)	E-mail
10.	Απόσυρση	Υποχρεωτικό όταν εφαρμόζεται
Περιεχόμενο	Ημερομηνία επίσημης απόσυρσης ή/και άλλου διακανονισμού διάθεσης και κωδικός για τον τρόπο απόσυρσης	
Μορφή	10.1. Τρόπος απόσυρσης (βλέπε προσάρτημα 3)	Διψήφιος κωδικός
	10.2. Ημερομηνία απόσυρσης	Ημερομηνία
11.	Κράτος μέλος όπου έχει εγκριθεί το όχημα	Υποχρεωτικό
Περιεχόμενο	Κατάλογος των κρατών μελών όπου έχει εγκριθεί το όχημα	
Μορφότυπος	11. Αριθμητικός κωδικός κράτους μέλους όπως ορίζεται στο παράρτημα P.4 της ΤΠΔ ΔΔΚ	Κατάλογος
12.	Αριθμός έγκρισης	Υποχρεωτικό
Περιεχόμενο	Εναρμονισμένος αριθμός έγκρισης θέσης σε λειτουργία, ο οποίος χορηγείται από την εθνική αρχή για την ασφάλεια	
Μορφή	12. Αριθμός έγκρισης	Αλφαριθμητικός κωδικός βάσει του ευρωπαϊκού αριθμού αναγνώρισης (EIN, βλέπε προσάρτημα 2)
13.	Έγκριση θέσης σε λειτουργία	Υποχρεωτικό
Περιεχόμενο	Ημερομηνία εξουσιοδότησης έναρξης λειτουργίας ⁽²⁾ του οχήματος και εγκυρότητά της	
Μορφή	13.1. Ημερομηνία έγκρισης	Ημερομηνία (EEEEMMHH)
	13.2. Η έγκριση ισχύει μέχρι	Ημερομηνία (συμπεριλαμβάνεται)
	13.3. Αναστολή της έγκρισης	Ναι/Όχι

2. ΑΡΧΙΤΕΚΤΟΝΙΚΗ

2.1. Σύνδεσμοι με άλλα μητρώα

Ως συνέπεια του νέου ρυθμιστικού καθεστώτος της ΕΕ, δημιουργούνται αρκετά μητρώα. Ο παρακάτω πίνακας συνοψίζει τα μητρώα και τις βάσεις δεδομένων που μπορούν να έχουν συνδέσμους με το NVR εφόσον τίθενται σε λειτουργία.

⁽¹⁾ Αυτός ο φορέας μπορεί να είναι η σιδηροδρομική επιχείρηση που χρησιμοποιεί το όχημα, ένας υπεργολάβος ή ο κάτοχος.

⁽²⁾ Η έγκριση χορηγείται βάσει του άρθρου 14 της οδηγίας 96/48/ΕΚ ή της οδηγίας 2001/16/ΕΚ.

Μητρώο ή βάσεις δεδομένων	Αρμόδιος φορέας	Άλλοι φορείς που έχουν πρόσβαση σε
NVR (οδηγίες διαλειτουργικότητας)	RE ⁽¹⁾ /EAA	Άλλα NSA/RE/RU/ΔΥ/IB/ΡΦ/Κάτοχος/ Ιδιοκτήτης/ΕΟΣ/ΟΤΙF
RRS (οδηγίες διαλειτουργικότητας)	Αντικείμενο απόφασης από τα κράτη μέλη	RU/ΔΥ/EAA/ΕΟΣ/ΟΤΙF/Κάτοχος/Συνεργεία
RSRD (TAF TSI & SEDP)	Κάτοχος	RU/ΔΥ/EAA/ΕΟΣ/Κάτοχος/Συνεργεία
WIMO (TAF ΤΠΔ & SEDP)	Δεν αποφασίστηκε ακόμη	RU/ΔΥ/EAA/ΕΟΣ/Κάτοχος/Συνεργεία/ Χρήστης
Μητρώο σιδηροδρομικού τροχαίου υλικού ⁽²⁾ (συνθήκη Cape Town)	Φορέας μητρώου	Δημόσιο
Μητρώο ΟΤΙF (COTIF 99 – ATMF)	ΟΤΙF	Αρμόδιες αρχές/RU/ΔΥ/IB/ΡΦ/Κάτοχος/ Ιδιοκτήτης/ΕΟΣ/ΟΤΙF Sec.

Η εφαρμογή του NVR δεν μπορεί να έπεται της κατάρτισης όλων των μητρώων. Συνεπώς, η προδιαγραφή του NVR πρέπει να επιτρέπει τη μεταγενέστερη διασύνδεση με τα άλλα μητρώα. Για το λόγο αυτό:

- RRS: γίνεται αναφορά σε αυτό στο NVR, όπου υποδεικνύεται ο φορέας που είναι αρμόδιος για το RRS. Το βασικό στοιχείο για τη σύνδεση των δυο μητρώων είναι το στοιχείο αρ. 5.7,
- RSRD: σε αυτό περιλαμβάνονται ορισμένα «διοικητικά» στοιχεία του NVR. Βάσει της προδιαγραφής των TAF TSI SEDP. Το SEDP λαμβάνει υπόψη την προδιαγραφή NVR,
- WIMO: περιλαμβάνει δεδομένα από το RSRD και δεδομένα συντήρησης. Δεν προβλέπεται σύνδεσμος με το NVR,
- VKMR: υπάγεται στη διαχείριση του ΕΟΣ και του ΟΤΙF σε συνεργασία (ο ΕΟΣ για την ΕΕ και το ΟΤΙF για όλα τα κράτη μέλη του ΟΤΙF που δεν είναι κράτη μέλη της ΕΕ). Ο κάτοχος καταχωρίζεται στο NVR. Η ΤΠΔ ΔΔΚ ορίζει άλλα γενικά κεντρικά μητρώα (όπως οι κωδικοί τύπου οχήματος, οι κωδικοί διαλειτουργικότητας, οι κωδικοί χώρας κ.λπ.) τα οποία πρέπει να διαχειρίζεται ένας «κεντρικός φορέας» ο οποίος προκύπτει από τη συνεργασία μεταξύ ΕΟΣ και ΟΤΙF,
- μητρώο σιδηροδρομικού τροχαίου υλικού (σύμβαση του Κέιπ Τάουν): πρόκειται για μητρώο χρηματοπιστωτικών πληροφοριών που σχετίζονται με κινητό εξοπλισμό. Αυτό το μητρώο μπορεί να αναπτυχθεί ως αποτέλεσμα του διπλωματικού συνεδρίου που θα διεξαχθεί τον Φεβρουάριο του 2007. Υπάρχει πιθανός σύνδεσμος διότι το μητρώο UNIDROIT χρειάζεται πληροφορίες σχετικά με τον αριθμό και τον ιδιοκτήτη του οχήματος. Το βασικό στοιχείο για τη σύνδεση μεταξύ των δυο μητρώων είναι ο ΕΑΟ (ευρωπαϊκός αριθμός οχήματος),
- μητρώο ΟΤΙF: το μητρώο ΟΤΙF θα καθοριστεί λαμβανομένης υπόψη της παρούσας απόφασης και των άλλων μητρώων της ΕΕ.

Ο προσδιορισμός της αρχιτεκτονικής του συνόλου του συστήματος, καθώς και των συνδέσμων μεταξύ του NVR και των άλλων μητρώων θα πραγματοποιηθεί κατά τρόπο ώστε να είναι εφικτή η ανάκτηση των ζητούμενων πληροφοριών όποτε χρειάζεται.

2.2. Η γενική αρχιτεκτονική NVR της ΕΕ

Τα μητρώα NVR υλοποιούνται μέσω μιας αποκεντρωμένης εφαρμογής. Στόχος είναι η υλοποίηση μιας μηχανής αναζήτησης σε διανεμημένα δεδομένα, με χρήση κοινής εφαρμογής λογισμικού, η οποία επιτρέπει στους χρήστες να ανακτούν δεδομένα από όλα τα τοπικά μητρώα (TM) στα κράτη μέλη.

Τα δεδομένα NVR αποθηκεύονται σε εθνικό επίπεδο και θα είναι προσβάσιμα με χρήση διαδικτυακής εφαρμογής (με τη δική της διαδικτυακή διεύθυνση).

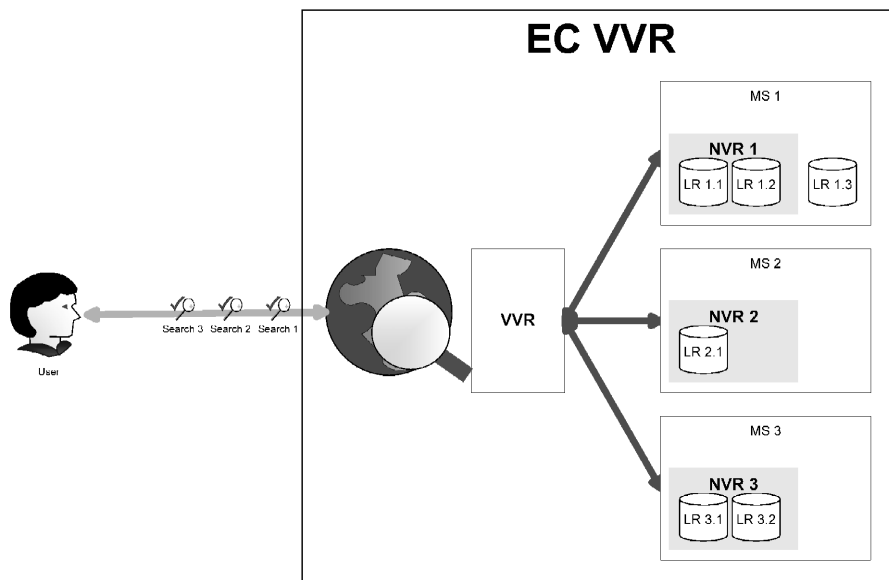
⁽¹⁾ Ο φορέας μητρώου (στο εξής «ΦΜ») είναι ο φορέας που ορίζεται από κάθε κράτος μέλος, σύμφωνα με το άρθρο 14 παράγραφος 4 στοιχείο β) της οδηγίας 96/48/ΕΚ και το άρθρο 14 παράγραφος 4 στοιχείο β) της οδηγίας 2001/16/ΕΚ, για την τήρηση και την ενημέρωση του NVR.

⁽²⁾ Όπως προβλέπεται στο σχέδιο πρωτοκόλλου για τη σύμβαση σχετικά με τις διεθνείς εγγυήσεις σε σχέση με τον κινητό εξοπλισμό και τα επιμέρους ζητήματα που αφορούν το σιδηροδρομικό τροχαίο υλικό.

Το ευρωπαϊκό κεντρικοποιημένο εικονικό μητρώο οχημάτων (EC VVR) αποτελείται από δυο υποσυστήματα:

- το εικονικό μητρώο οχημάτων (VVR), το οποίο αποτελεί την κεντρική μηχανή αναζήτησης στον ΕΟΣ,
- το εθνικό μητρώο(-α) οχημάτων (NVR), το οποίο είναι το ΤΜ στα κράτη μέλη.

Σχήμα 1
Αρχιτεκτονική EC VVR



Αυτή η αρχιτεκτονική βασίζεται σε δυο συμπληρωματικά υποσυστήματα τα οποία δίνουν τη δυνατότητα αναζήτησης των δεδομένων που αποθηκεύονται τοπικά σε όλα τα κράτη μέλη και περιλαμβάνουν:

- δημιουργία ηλεκτρονικών μητρώων σε εθνικό επίπεδο με δυνατότητα διασταυρούμενης ενημέρωσης,
- αντικατάσταση των έντυπων μητρώων με ηλεκτρονικά μητρώα. Αυτό θα επιτρέψει στο κράτος μέλος να διαχειρίζεται και να ανταλλάσσει πληροφορίες με τα άλλα κράτη μέλη,
- δυνατότητα συνδέσεων μεταξύ του NVR και του VVR, με χρήση κοινών προτύπων και ορολογίας.

Οι βασικές αρχές αυτής της αρχιτεκτονικής είναι:

- όλα τα NVR θα αποτελέσουν μέρος του μηχανογραφημένου συστήματος δικτύου,
- όλα τα κράτη μέλη, όταν αποκτούν πρόσβαση στο σύστημα, θα βλέπουν τα κοινά δεδομένα,
- μόλις δημιουργηθεί το VVR, η διπλή καταχώριση δεδομένων και τα σχετικά πιθανά σφάλματα θα αποφεύγονται,
- επικαιροποιημένα δεδομένα.

Αυτή η αρχιτεκτονική θα υλοποιηθεί μέσω των ακόλουθων σταδίων:

- έκδοση της παρούσας απόφασης,
- υλοποίηση πιλοτικού προγράμματος από τον Οργανισμό, συμπεριλαμβανομένου του VVR με τουλάχιστον τρία NVR κρατών μελών σε σύνδεση με αυτό, συμπεριλαμβανομένης της επιτυχούς σύνδεσης ενός υφιστάμενου NVR με χρήση μηχανής μετάφρασης,
- αξιολόγηση του πιλοτικού έργου και, ανάλογα με την περίπτωση, επικαιροποίηση της παρούσας απόφασης,

- δημοσίευση από τον Οργανισμό της προδιαγραφής που πρέπει να χρησιμοποιείται από τα κράτη μέλη για τη σύνδεση των NVR με το κεντρικό VVR,
- ως τελευταίο στάδιο, βάσει χωριστής απόφασης και κατόπιν αξιολόγησης του πιλοτικού προγράμματος, σύνδεση όλων των εθνικών NVR με το κεντρικό VVR.

3. ΤΡΟΠΟΣ ΛΕΙΤΟΥΡΓΙΑΣ

3.1. Η χρήση του NVR

Το NVR χρησιμοποιείται για τους ακόλουθους σκοπούς:

- καταχώριση της έγκρισης,
- καταχώριση του ΕΑΟ που χορηγείται στα οχήματα,
- αναζήτηση συνοπτικών πληροφοριών σε ευρωπαϊκό επίπεδο σχετικά με ένα συγκεκριμένο όχημα,
- παρακολούθηση νομικών πτυχών, όπως υποχρεώσεις και νομικές πληροφορίες,
- πληροφορίες σχετικά με ελέγχους που σχετίζονται κυρίως με την ασφάλεια και τη συντήρηση,
- δυνατότητα επαφής με τον ιδιοκτήτη και τον κάτοχο,
- διασταυρούμενος έλεγχος ορισμένων απαιτήσεων ασφαλείας πριν από την έκδοση του πιστοποιητικού ασφαλείας,
- παρακολούθηση ενός συγκεκριμένου οχήματος.

3.2. Έντυπα αιτήσεων

3.2.1. Αίτηση εγγραφής

Το έντυπο που πρέπει να χρησιμοποιείται παρατίθεται στο προσάρτημα 4.

Ο φορέας που υποβάλει αίτηση για εγγραφή οχήματος επισημαίνει το τετράγωνο που αντιστοιχεί στη «Νέα εγγραφή». Κατόπιν, συμπληρώνει το πρώτο μέρος του εντύπου με όλες τις απαραίτητες πληροφορίες από το στοιχείο 2 έως τα στοιχεία 9 και 11 και, στη συνέχεια, το διαβιβάζει στο:

- ΦΜ του κράτους μέλους όπου επιθυμεί να γίνει η εγγραφή,
- ΦΜ του πρώτου κράτους μέλους όπου πρόκειται να τεθεί για πρώτη φορά σε λειτουργία όχημα που προέρχεται από τρίτη χώρα.

3.2.2. Εγγραφή οχήματος και έκδοση ευρωπαϊκού αριθμού οχήματος

Σε περίπτωση πρώτης εγγραφής, ο σχετικός ΦΜ εκδίδει τον ευρωπαϊκό αριθμό οχήματος.

Είναι δυνατόν να υπάρχει ένα μεμονωμένο έντυπο εγγραφής ανά όχημα ή ένα μεμονωμένο έντυπο για ένα σύνολο οχημάτων της ίδιας σειράς ή τάξης με συνημμένο έναν κατάλογο των αριθμών των οχημάτων.

Ο ΦΜ προβαίνει στις εύλογες ενέργειες ώστε να διασφαλίσει την ακρίβεια των δεδομένων που καταχωρίζει στο NVR. Για το λόγο αυτό, ο ΦΜ μπορεί να ζητήσει πληροφορίες από άλλους ΦΜ, ιδιαίτερα όταν ο φορέας που υποβάλει την αίτηση εγγραφής σε ένα κράτος μέλος δεν έχει την έδρα του σε αυτό.

3.2.3. Αλλαγή ενός ή περισσότερων στοιχείων εγγραφής

Ο φορέας που υποβάλει αίτηση αλλαγής του (των) στοιχείου(-ων) εγγραφής οχήματος:

- επισημαίνει το τετράγωνο που αντιστοιχεί στην «Τροποποίηση»,
- συμπληρώνει τον ευρωπαϊκό αριθμό οχήματος (στοιχείο αριθ. 0),

- επισημαίνει το τετράγωνο που σχετίζεται με το (τα) τροποποιημένο(-α) στοιχείο(-α),
- υποδεικνύει το νέο περιεχόμενο του (των) τροποποιημένου(-ων) στοιχείου(-ων) και, κατόπιν, διαβιβάζει το έντυπο στο ΦΜ του κράτους μέλους στο οποίο έχει καταγραφεί το όχημα.

Η χρήση του τυποποιημένου εντύπου μπορεί να μην είναι επαρκής σε ορισμένες περιπτώσεις. Εάν χρειάζεται, ο ενδιαφερόμενος ΦΜ μπορεί να χρησιμοποιεί πρόσθετα έντυπα σε έγγραφη ή ηλεκτρονική μορφή.

Σε περίπτωση αλλαγής κατόχου, αποτελεί ευθύνη του εκάστοτε εγγεγραμμένου κατόχου να ενημερώσει το ΦΜ και ο ΦΜ πρέπει να κοινοποιήσει στον νέο κάτοχο την αλλαγή της εγγραφής. Ο πρώην κάτοχος διαγράφεται από το NVR και απαλλάσσεται από τις υποχρεώσεις του όταν ο νέος κάτοχος αποδεχτεί το καθεστώς κατόχου.

Σε περίπτωση αλλαγής ιδιοκτητή, αποτελεί ευθύνη του εκάστοτε εγγεγραμμένου ιδιοκτήτη να ενημερώσει το ΦΜ. Εν συνέχεια, ο πρώην ιδιοκτήτης διαγράφεται από το NVR. Ο νέος ιδιοκτήτης μπορεί να ζητήσει να καταχωρισθούν τα στοιχεία του στο NVR.

Μετά την καταχώριση των αλλαγών, η εθνική αρχή για την ασφάλεια μπορεί να χορηγήσει νέο αριθμό έγκρισης και, σε ορισμένες περιπτώσεις, νέο ΕΑΟ.

3.2.4. Απόσυρση εγγραφής

Ο φορέας που υποβάλει αίτηση απόσυρσης εγγραφής επισημαίνει το τετράγωνο που αντιστοιχεί στην «Απόσυρση». Κατόπιν, συμπληρώνει το στοιχείο αριθ. 10 και τη διαβιβάζει στο ΦΜ του κράτους μέλους όπου είναι καταγεγραμμένο το όχημα.

Ο ΦΜ χορηγεί την απόσυρση εγγραφής συμπληρώνοντας την ημερομηνία της απόσυρσης και αναγνωρίζοντας την απόσυρση στον προαναφερθέντα φορέα.

3.2.5. Έγκριση σε διαφορετικά κράτη μέλη

Όταν ένα όχημα το οποίο είναι ήδη εγκεκριμένο και καταγεγραμμένο σε ένα κράτος μέλος εγκρίνεται σε ένα άλλο κράτος μέλος, πρέπει να εγγραφεί στο NVR του τελευταίου κράτους μέλους. Ωστόσο, σε αυτή την περίπτωση, πρέπει να καταχωρίζονται μόνο δεδομένα που σχετίζονται με τα στοιχεία 1, 2, 6, 11, 12 και 13, επειδή τα στοιχεία αυτά αφορούν μόνο το εν λόγω κράτος μέλος.

Για όσο διάστημα το VVR και ο σύνδεσμος με όλα τα NVR δεν είναι πλήρως λειτουργικά, οι ενδιαφερόμενοι φορείς μητρώου ανταλλάσσουν πληροφορίες προκειμένου να διασφαλίσουν ότι τα δεδομένα που αφορούν με το ίδιο όχημα είναι συνεπή.

Φορτηγά οχήματα και οχήματα επιβατών εγγράφονται μόνο στο NVR του κράτους μέλους όπου τέθηκαν για πρώτη φορά σε λειτουργία.

3.3. Δικαιώματα πρόσβασης

Τα δικαιώματα πρόσβασης σε δεδομένα ενός NVR από «ΧΧ» ενός συγκεκριμένου κράτους μέλους παρατίθενται στον παρακάτω πίνακα, όπου οι κωδικοί πρόσβασης καθορίζονται ως εξής:

Κωδικός πρόσβασης	Τύπος πρόσβασης
0	Καμία πρόσβαση
1	Περιορισμένη δυνατότητα ανάγνωσης (όροι στη στήλη «Δικαιώματα ανάγνωσης»)
2	Μη περιορισμένη δυνατότητα ανάγνωσης
3	Περιορισμένη δυνατότητα ανάγνωσης και ενημέρωση
4	Μη περιορισμένη δυνατότητα ανάγνωσης και ενημέρωση

Κάθε ΦΜ έχει πλήρη δικαιώματα πρόσβασης και ενημέρωσης μόνο για τα δεδομένα της δικής του βάσης δεδομένων. Ως εκ τούτου, η κωδικοποίηση πρόσβασης παρουσιάζεται ως 3.

Φορέας	Ορισμός	Δικαιώματα ανάγνωσης	Δικαιώματα ενημέρωσης	Στοιχείο αρ. 7	Όλα τα άλλα στοιχεία
ΦΜ/«XX» ΕΑΑ	Φορέας μητρώου/ΕΑΑ στο «XX» κράτος μέλους	Όλα τα δεδομένα	Όλα τα δεδομένα	4	4
Άλλες ΕΑΑ/ΦΜ	Άλλες ΕΑΑ ή/και άλλοι φορείς μητρώου	Όλα τα δεδομένα	Κανένα	2	2
ΕΟΣ	Ευρωπαϊκός Οργανισμός Σιδηροδρόμων	Όλα τα δεδομένα	Κανένα	2	2
Κάτοχοι	Κάτοχος οχήματος	Όλα τα δεδομένα οχημάτων των οποίων είναι κάτοχος	Κανένα	1	1
Διαχειριστές στόλου	Διαχειρίζονται οχήματα, όπως έχουν διοριστεί από τον κάτοχο	Οχήματα για τα οποία έχει οριστεί από τον κάτοχο	Κανένα	1	1
Ιδιοκτήτες	Ιδιοκτήτης του οχήματος	Όλα τα δεδομένα των οχημάτων των οποίων είναι ιδιοκτήτης	Κανένα	1	1
RU	Χειριστής τρένου	Όλα τα δεδομένα βάσει του αριθμού οχήματος	Κανένα	0	1
ΔΥ	Διαχειριστής υποδομής	Όλα τα δεδομένα βάσει του αριθμού οχήματος	Κανένα	0	1
ΔΥ και ΡΦ	Φορείς ελέγχου που ειδοποιούνται από τα κράτη μέλη	Όλα τα δεδομένα οχημάτων υπό έλεγχο	Κανένα	2	2
Άλλοι νόμιμοι χρήστες	Όλοι οι συνήθεις χρήστες που αναγνωρίζονται από την ΕΑΑ ή τον ΕΟΣ	Εν αναμονή του ορισμού του όρου «συνήθης», η διάρκεια ενδέχεται να είναι περιορισμένη	Κανένα	0	1

3.4. Αρχεία ιστορικού

Όλα τα δεδομένα στο NVR πρέπει να τηρούνται για 10 χρόνια από την ημερομηνία που ένα όχημα αποσύρεται και διαγράφεται από το μητρώο. Τα δεδομένα πρέπει να είναι διαθέσιμα ηλεκτρονικά, τουλάχιστον, τα πρώτα τρία χρόνια. Μετά τα τρία χρόνια, τα δεδομένα μπορούν να τηρούνται είτε ηλεκτρονικά, είτε σε έντυπη μορφή ή σε άλλο σύστημα αρχειοθέτησης. Εάν, οποιαδήποτε στιγμή, στη διάρκεια της 10ετούς περιόδου, ξεκινήσει έρευνα για όχημα ή οχήματα, τα δεδομένα που σχετίζονται με τα εν λόγω οχήματα πρέπει να διατηρούνται και πέραν της 10ετούς περιόδου, εφόσον κρίνεται απαραίτητο.

Τυχόν αλλαγές στο NVR πρέπει να καταγράφονται. Η διαχείριση των αλλαγών ιστορικού μπορεί να πραγματοποιηθεί μέσω τεχνικών εφαρμογών τεχνολογίας της πληροφορίας.

4. ΥΦΙΣΤΑΜΕΝΑ ΟΧΗΜΑΤΑ

4.1. Εξετασθέν περιεχόμενο δεδομένων

Κάθε ένα από τα 13 διατηρούμενα στοιχεία εξετάστηκε προκειμένου να προσδιοριστεί ποια είναι υποχρεωτικά και ποια όχι.

4.1.1. Στοιχείο αρ. 1 — Ευρωπαϊκός αριθμός οχήματος (υποχρεωτικό)

α) Περίπτωση οχημάτων στα οποία έχει ήδη χορηγηθεί 12ψήφιος αναγνωριστικός αριθμός

Χώρες όπου υπάρχει μοναδικός κωδικός χώρας: τα οχήματα πρέπει να διατηρούν τον τρέχοντα αριθμό τους. Ο 12ψήφιος αριθμός πρέπει να καταχωρίζεται ως έχει, χωρίς καμία τροποποίηση.

Χώρες όπου υπάρχει κύριος κωδικός χώρας και ειδικός κωδικός που έχει χορηγηθεί προγενέστερα:

- η Γερμανία με κύριο κωδικό χώρας 80 και ειδικό κωδικό 68 για AAE (Ahaus Alstätter Eisenbahn),
- η Σουηδία με κύριο κωδικό χώρας 85 και ειδικό κωδικό 63 για BLS (Bern-Lötschberg-Simplon Eisenbahn),
- η Ιταλία με κύριο κωδικό χώρας 83 και ειδικό κωδικό 64 για FNME (Ferrovie Nord Milano Esercizio),
- η Ουγγαρία με κύριο κωδικό χώρας 55 και ειδικό κωδικό 43 για GySEV/ROeEE (Győr-Sopron-Ebenfurti Vasút Részvénytársaság/Raab-Ödenburg-Ebenfurter Eisenbahn).

Τα οχήματα πρέπει να διατηρούν τον τρέχοντα αριθμό τους. Ο 12ψήφιος αριθμός πρέπει να καταχωρίζεται ως έχει, χωρίς καμιά τροποποίηση ⁽¹⁾.

Το σύστημα τεχνολογίας της πληροφορίας πρέπει να λαμβάνει υπόψη και τους δυο κωδικούς (κύριο κωδικό χώρας και ειδικό κωδικό) που σχετίζονται με την ίδια χώρα.

β) *Περίπτωση οχημάτων που χρησιμοποιούνται σε διεθνή κυκλοφορία χωρίς 12ψήφιο αναγνωριστικό αριθμό*

Πρέπει να εφαρμόζεται διαδικασία δύο σταδίων:

- εκχώρηση στο NVR 12ψήφιου αριθμού (σύμφωνα με την ΤΠΔ ΔΔΚ) που καθορίζεται σύμφωνα με τα χαρακτηριστικά του οχήματος. Το σύστημα τεχνολογίας της πληροφορίας πρέπει να συνδέει αυτόν τον καταχωρισμένο αριθμό με τον τρέχοντα αριθμό οχήματος,
- φυσική εφαρμογή του 12ψήφιου αριθμού στο όχημα εντός περιόδου 6 ετών.

γ) *Περίπτωση οχημάτων που χρησιμοποιούνται στην εγχώρια κυκλοφορία χωρίς 12ψήφιο αναγνωριστικό αριθμό*

Η προαναφερθείσα διαδικασία ενδέχεται να ισχύει για οχήματα που χρησιμοποιούνται αποκλειστικά στην εγχώρια κυκλοφορία και σε εθελοντική βάση.

4.1.2. **Στοιχείο αρ. 2 — Κράτη μέλη και ΕΑΑ (υποχρεωτικό)**

Το στοιχείο «κράτος μέλος» πρέπει πάντα να αναφέρεται στο κράτος μέλος στο NVR του οποίου καταγράφεται το όχημα. Το στοιχείο «ΕΑΑ» αναφέρεται στον φορέα ο οποίος χορήγησε την έγκριση θέσης του οχήματος σε λειτουργία.

4.1.3. **Στοιχείο αρ. 3 — Έτος κατασκευής**

Όπου δεν είναι γνωστό με ακρίβεια, το έτος κατασκευής πρέπει να καταχωρίζεται κατά προσέγγιση.

4.1.4. **Στοιχείο αρ. 4 — Αναφορά ΕΕ**

Κατά κανόνα, η αναφορά αυτή δεν υπάρχει για τα υφιστάμενα οχήματα, εκτός από ένα μικρό αριθμό HS RS. Καταγράφεται μόνο εάν υπάρχει.

4.1.5. **Στοιχείο αρ. 5 — Αναφορά στο RRS**

Καταγράφεται μόνον εφόσον υπάρχει.

4.1.6. **Στοιχείο αρ. 6 — Περιορισμοί**

Καταγράφεται μόνον εφόσον υπάρχει.

4.1.7. **Στοιχείο αρ. 7 — Ιδιοκτήτης**

Καταγράφεται μόνον εφόσον υπάρχει ή/και απαιτείται.

4.1.8. **Στοιχείο αρ. 8 — Κάτοχος (υποχρεωτικό)**

Κατά κανόνα διαθέσιμο και υποχρεωτικό.

⁽¹⁾ Ωστόσο, για οχήματα που τέθηκαν σε χρήση για AAE, BLS, FNME και GySEV/ROeEE, πρέπει να δίδεται ο τυποποιημένος κωδικός χώρας.

4.1.9. Στοιχείο αρ. 9 — Ο αρμόδιος για τη συντήρηση φορέας

Αυτό το στοιχείο είναι υποχρεωτικό.

4.1.10. Στοιχείο αρ. 10 — Απόσυρση

Ισχύει ως έχει.

4.1.11. Στοιχείο αρ. 11 — Κράτος μέλος όπου έχει εγκριθεί το όχημα

Κατά κανόνα, φορτηγά οχήματα RIV, οχήματα επιβατών και οχήματα RIC βάσει διμερών ή πολυμερών συμφωνιών καταχωρίζονται ως έχουν. Εάν αυτές οι πληροφορίες είναι διαθέσιμες, πρέπει να καταγράφονται αναλόγως.

4.1.12. Στοιχείο αρ. 12 — Αριθμός έγκρισης

Καταγράφεται μόνο εφόσον διατίθεται.

4.1.13. Στοιχείο αρ. 13 — Θέση σε λειτουργία (υποχρεωτικό)

Σε περίπτωση κατά την οποία δεν είναι γνωστή με ακρίβεια η θέση σε λειτουργία, πρέπει να καταχωρίζεται το κατά προσέγγιση έτος θέσης σε λειτουργία.

4.2. Διαδικασία

Ο φορέας ο οποίος ήταν προηγουμένως αρμόδιος για την εγγραφή του οχήματος πρέπει να καθιστά διαθέσιμες όλες τις πληροφορίες στην ΕΑΑ ή το ΦΜ της χώρας όπου βρίσκεται.

Τα υφιστάμενα φορτηγά οχήματα και οχήματα επιβατών πρέπει να καταγράφονται μόνο στο NVR του κράτους μέλους όπου βρίσκονταν ο προηγούμενος φορέας καταχώρισης.

Εάν ένα υφιστάμενο όχημα έχει εγκριθεί σε διάφορα κράτη μέλη, ο ΦΜ που καταγράφει το όχημα στέλνει τα σχετικά δεδομένα στους ΦΜ των λοιπών ενδιαφερόμενων κρατών μελών.

Η ΕΑΑ ή ο ΦΜ μεταφέρει τις πληροφορίες στο σχετικό NVR.

Η ΕΑΑ ή ο ΦΜ ενημερώνει όλα τα ενδιαφερόμενα μέρη μόλις ολοκληρωθεί η μεταφορά των πληροφοριών. Πρέπει να ενημερώνονται τουλάχιστον οι ακόλουθοι φορείς:

- ο φορέας ο οποίος ήταν προηγουμένως υπεύθυνος για την εγγραφή του οχήματος,
- ο κάτοχος,
- ο ΕΟΣ.

4.3. Μεταβατική περίοδος**4.3.1. Παροχή των πληροφοριών εγγραφής στην ΕΑΑ**

Ο προηγούμενος φορέας καταχώρισης που ήταν αρμόδιος για την καταγραφή του οχήματος πρέπει να καθιστά διαθέσιμες όλες τις απαιτούμενες πληροφορίες, βάσει συμφωνίας μεταξύ του ίδιου και του ΦΜ. Η μεταφορά δεδομένων πρέπει να πραγματοποιείται τουλάχιστον εντός 12 μηνών μετά την απόφαση της Επιτροπής. Ει δυνατόν, πρέπει να χρησιμοποιείται ηλεκτρονική μορφή.

4.3.2. Οχήματα που χρησιμοποιούνται στη διεθνή κυκλοφορία

Ο ΦΜ κάθε κράτους μέλους πρέπει να μεταφέρει τα εν λόγω οχήματα στο οικείο NVR εντός 2 ετών, το αργότερο, μετά την απόφαση της Επιτροπής.

Βλέπε επίσης το σημείο 4.1.1 στοιχείο β).

4.3.3. Οχήματα που χρησιμοποιούνται στην εγχώρια κυκλοφορία

Ο ΦΜ κάθε κράτους μέλους πρέπει να μεταφέρει τα εν λόγω οχήματα στο οικείο NVR εντός 3 ετών, το αργότερο, μετά την απόφαση της Επιτροπής.

Προσάρτημα 1

ΚΩΔΙΚΟΠΟΙΗΣΗ ΠΕΡΙΟΡΙΣΜΩΝ

1. ΑΡΧΕΣ

Οι περιορισμοί (τεχνικά χαρακτηριστικά) που έχουν ήδη καταγραφεί σε άλλα μητρώα στα οποία έχουν πρόσβαση οι ΕΑΑ, δεν είναι απαραίτητο να επαναλαμβάνονται στο NVR.

Η αποδοχή στη διασυνοριακή κυκλοφορία βασίζεται:

- στις κωδικοποιημένες πληροφορίες στον αριθμό του οχήματος,
- στην αλφαβητική κωδικοποίηση,
- και στη σήμανση του οχήματος.

Συνεπώς, οι πληροφορίες αυτές δεν χρειάζεται να επαναλαμβάνονται στο NVR.

2. ΔΟΜΗ

Οι κωδικοί έχουν διαρθρωθεί σε τρία επίπεδα:

- 1^ο επίπεδο: Κατηγορία περιορισμού,
- 2^ο επίπεδο: Τύπος περιορισμού,
- 3^ο επίπεδο: Τιμή ή προδιαγραφή.

Κωδικοποίηση περιορισμών

Κατ.	Τύπος	Τιμή	Ονομασία
1			Τεχνικός περιορισμός που σχετίζεται με την κατασκευή
	1	Αριθμητική (3)	Ελάχιστη ακτίνα καμπύλης σε μέτρα
	2	—	Περιορισμοί κυκλώματος τροχιάς
	3	Αριθμητική (3)	Περιορισμοί ταχύτητας σε Km/h (αναγράφεται σε φορτηγά οχήματα και οχήματα επιβατών, αλλά όχι σε ηλεκτρικές μηχανές)
2			Γεωγραφικός περιορισμός
	1	Αλφαριθμητικός (3)	Κινητικό περιτύπωμα (κωδικοποίηση WAG TSI παράρτημα C)
	2	Κωδικοποιημένος κατάλογος	Περιτύπωμα συγκροτήματος άξονα τροχού
		1	Μεταβλητό εύρος 1435/1520
		2	Μεταβλητό εύρος 1435/1668
	3	—	Χωρίς EXS (έλεγχος, χειρισμός, σηματοδότηση) στο όχημα
	4	—	ERTMS (ευρωπαϊκό σύστημα διαχείρισης σιδηροδρομικής κυκλοφορίας) Α στο όχημα
	5	Αριθμητικό (3)	Σύστημα Β στο όχημα (*)

Κατ.	Τύπος	Τιμή	Ονομασία
3			Περιβαλλοντικοί περιορισμοί
	1	Κωδικοποιημένος κατάλογος	Κλιματική ζώνη EN50125/1999
		1	T1
		2	T2
		3	T3
4			Περιορισμοί σχετικά με τη χρήση περιλαμβάνονται στο πιστοποιητικό έγκρισης
	1	—	Βάσει χρόνου
	2	—	Βάσει συνθηκών (διανυθείσα απόσταση, φθορά κ.λπ.)

(*) Εάν το όχημα είναι εξοπλισμένο με περισσότερα από ένα συστήματα Β, πρέπει να υποδεικνύεται ένας μεμονωμένος κωδικός για κάθε σύστημα. Ο αριθμητικός κωδικός αποτελείται από τρεις χαρακτήρες όπου:

- 1xx χρησιμοποιείται για όχημα εξοπλισμένο με σύστημα σηματοδότησης,
- 2xx χρησιμοποιείται για όχημα εξοπλισμένο με ασύρματο,
- Χx αντιστοιχεί στην αριθμητική κωδικοποίηση του παραρτήματος Β των ΤΠΔ ΕΧΣ.

Προσάρτημα 2

ΔΟΜΗ ΚΑΙ ΠΕΡΙΕΧΟΜΕΝΟ ΤΟΥ ΑΝΑΓΝΩΡΙΣΤΙΚΟΥ ΑΡΙΘΜΟΥ ΕΙΝ

Κωδικός για το εναρμονισμένο σύστημα αρίθμησης, γνωστός ως ευρωπαϊκός αριθμός αναγνώρισης (ΕΙΝ), για πιστοποιητικά ασφάλειας και άλλα έγγραφα

Παράδειγμα:

I	T	5	1	2	0	0	6	0	0	0	5
Κωδικός χώρας (2 γράμματα)		Τύπος εγγράφου (2 ψηφία)		Έτος έκδοσης (4 ψηφία)				Αύξων αριθμός (4 ψηφία)			
Πεδίο 1		Πεδίο 2		Πεδίο 3				Πεδίο 4			

ΠΕΔΙΟ 1 — ΚΩΔΙΚΟΣ ΧΩΡΑΣ (2 ΓΡΑΜΜΑΤΑ)

Οι κωδικοί είναι αυτοί που δημοσιεύονται και επικαιροποιούνται επίσημα στην ευρωπαϊκή διαδικτυακή τοποθεσία στο Διοργανικό εγχειρίδιο σύνταξης κειμένων (<http://publications.europa.eu/code/en/en-5000600.htm>).

Κράτος	Κωδικός	Κράτος	Κωδικός	Κράτος	Κωδικός
Αυστρία	AT	Φινλανδία	FI	Ολλανδία	NL
Βέλγιο	BE	Γαλλία	FR	Νορβηγία	NO
Βουλγαρία	BG	Ουγγαρία	HU	Πολωνία	PL
Ελβετία	CH	Ιρλανδία	IE	Πορτογαλία	PT
Κύπρος	CY	Ισλανδία	IS	Ρουμανία	RO
Τσεχική Δημοκρατία	CZ	Ιταλία	IT	Σουηδία	SE
Γερμανία	DE	Λιχτενστάιν	LI	Σλοβενία	SI
Δανία	DK	Λιθουανία	LT	Σλοβακία	SK
Εσθονία	EE	Λουξεμβούργο	LU	Ηνωμένο Βασίλειο	UK
Ελλάδα	EL	Λεττονία	LV		
Ισπανία	ES	Μάλτα	MT		

Ο κωδικός για τις πολυεθνικές αρχές ασφάλειας θα πρέπει να συντίθεται κατά τον ίδιο τρόπο. Επί του παρόντος υπάρχει μόνο μια αρχή: Η Channel Tunnel Safety Authority. Προτείνεται να χρησιμοποιηθεί ο ακόλουθος κωδικός:

Πολυεθνική αρχή ασφάλειας	Κωδικός
Channel Tunnel Safety Authority	CT

ΠΕΔΙΟ 2 — ΤΥΠΟΣ ΕΓΓΡΑΦΟΥ (ΔΙΨΗΦΙΟΣ ΑΡΙΘΜΟΣ)

Δύο ψηφία επιτρέπουν τον προσδιορισμό του τύπου εγγράφου:

- το πρώτο ψηφίο προσδιορίζει τη γενική ταξινόμηση του εγγράφου,
- το δεύτερο ψηφίο προσδιορίζει τον υποτύπο εγγράφου.

Αυτό το σύστημα αρίθμησης μπορεί να επεκταθεί εφόσον υπάρξει ανάγκη για άλλους κωδικούς. Ακολουθεί ο προτεινόμενος κατάλογος των γνωστών, πιθανών συνδυασμών διψήφιων αριθμών με επέκταση την πρόταση εξουσιοδότησης για την έναρξη χρήσης των οχημάτων:

Συνδυασμός αριθμών για το πεδίο 2	Τύπος εγγράφου	Υποτύπος εγγράφου
[0 1]	Άδειες	Άδειες για RU
[0 x]	Άδειες	Άλλα
[1 1]	Πιστοποιητικό ασφάλειας	Μέρος Α
[1 2]	Πιστοποιητικό ασφάλειας	Μέρος Β
[1 x]	Πιστοποιητικό ασφάλειας	Άλλα
[2 1]	Έγκριση ασφάλειας	Μέρος Α
[2 2]	Έγκριση ασφάλειας	Μέρος Β
[2 x]	Έγκριση ασφάλειας	Άλλα
[3 x]	Αποκλειστικά, π.χ. για συντήρηση τροχαίου υλικού, για υποδομή ή άλλα	
[4 x]	Αποκλειστικά για κοινοποιημένους οργανισμούς	π.χ. διαφορετικοί κοινοποιημένοι οργανισμοί
[5 1] και [5 5] (*)	Έγκριση θέσης σε λειτουργία	Ελκτικό τροχαίο υλικό
[5 2] και [5 6] (*)	Έγκριση θέσης σε λειτουργία	Ελκόμενα οχήματα επιβατών
[5 3] και [5 7] (*)	Έγκριση θέσης σε λειτουργία	Φορτηγά οχήματα
[5 4] και [5 8] (*)	Έγκριση θέσης σε λειτουργία	Ειδικά οχήματα
[6 x] ... [9 x]	Αποκλειστικό (4 τύποι εγγράφου)	Αποκλειστικό (10 υποτύποι κάθε ένα)

(*) Εάν τα 4 ψηφία που προβλέπονται για το πεδίο «Αύξων αριθμός» χρησιμοποιηθούν πλήρως εντός ενός έτους, τα δύο πρώτα ψηφία του πεδίου 2 θα μετακινηθούν αντιστοίχως από το:

- [5 1] στο [5 5] για ελκτικό τροχαίο υλικό,
- [5 2] στο [5 6] για ελκτικά οχήματα επιβατών,
- [5 3] στο [5 7] για φορτηγά οχήματα,
- [5 4] στο [5 8] για ειδικά οχήματα.

ΠΕΔΙΟ 3 — ΕΤΟΣ ΕΚΔΟΣΗΣ (4ΨΗΦΙΟΣ ΑΡΙΘΜΟΣ)

Αυτό το πεδίο υποδεικνύει το έτος (στον προκαθορισμένο μορφότυπο εεεε, δηλαδή, 4 ψηφία) κατά το οποίο χορηγήθηκε η έγκριση.

ΠΕΔΙΟ 4 — ΑΥΞΩΝ ΑΡΙΘΜΟΣ

Ο αύξων αριθμός είναι αριθμός που αυξάνεται κατά μία μονάδα κάθε φορά που εκδίδεται ένα έγγραφο, ανεξαρτήτως του εάν πρόκειται για νέα, ανανεωμένη ή επικαιροποιημένη/τροποποιημένη έγκριση. Ακόμη και στην περίπτωση που ένα πιστοποιητικό ανακαλείται ή μια έγκριση αναστέλλεται, ο αριθμός στον οποίο αναφέρεται δεν μπορεί να χρησιμοποιηθεί ξανά.

Κάθε χρόνο, ο αύξων αριθμός ξεκινά και πάλι από το μηδέν.

Προσάρτημα 3

ΚΩΔΙΚΟΠΟΙΗΣΗ ΑΠΟΣΥΡΣΗΣ

Κωδικός	Τρόπος απόσυρσης	Περιγραφή
00	Κανένα	Το όχημα διαθέτει έγκυρη εγγραφή.
10	Η εγγραφή ανεστάλη Δεν προσδιορίστηκε αιτία	Η εγγραφή του οχήματος αναστέλλεται μετά από αίτημα του ιδιοκτήτη ή του κατόχου ή μετά από απόφαση της ΕΑΑ ή του ΦΜ.
11	Η εγγραφή ανεστάλη	Το όχημα προορίζεται για αποθήκευση σε κατάσταση λειτουργίας ως ανενεργό ή στρατηγικό απόθεμα.
20	Η εγγραφή μεταφέρθηκε	Το όχημα έχει καταγραφεί εκ νέου με διαφορετικό αριθμό ή από διαφορετικό NVR, για συνεχιζόμενη χρήση του στο ευρωπαϊκό σιδηροδρομικό δίκτυο (σε μέρος αυτού ή σε ολόκληρο το δίκτυο).
30	Διαγράφηκε από το μητρώο Δεν προσδιορίστηκε αιτία	Η εγγραφή του οχήματος για λειτουργία στο ευρωπαϊκό σιδηροδρομικό δίκτυο έληξε χωρίς να είναι γνωστή η εκ νέου εγγραφή του.
31	Διαγράφηκε από το μητρώο	Το όχημα προορίζεται για συνεχιζόμενη χρήση ως σιδηροδρομικό όχημα, εκτός του ευρωπαϊκού σιδηροδρομικού δικτύου.
32	Διαγράφηκε από το μητρώο	Το όχημα προορίζεται για την ανάκτηση μειζόνων στοιχείων διαλειτουργικότητας/δομοστοιχείων/ανταλλακτικών ή για μείζονα ανακατασκευή.
33	Διαγράφηκε από το μητρώο	Το όχημα προορίζεται για απόσυρση και απόρριψη υλικών (συμπεριλαμβανομένων των μειζόνων ανταλλακτικών) για ανακύκλωση.
34	Διαγράφηκε από το μητρώο	Το όχημα προορίζεται για χρήση ως «ιστορικό διατηρούμενο τροχαίο υλικό» για λειτουργία σε χωριστό δίκτυο ή για στατική παρουσίαση, εκτός του ευρωπαϊκού σιδηροδρομικού δικτύου.

Χρήση κωδικών

- Εάν δεν προσδιορίζεται η αιτία για την απόσυρση, οι κωδικοί 10, 20 και 30 χρησιμοποιούνται για να υποδειχθεί η μεταβολή του καθεστώτος εγγραφής.
- Εάν είναι διαθέσιμη η αιτία της απόσυρσης: οι κωδικοί 11, 31, 32, 33 και 34 είναι οι διαθέσιμες επιλογές εντός της βάσης δεδομένων του NVR. Οι κωδικοί αυτοί βασίζονται αποκλειστικά στις πληροφορίες που παρέχονται από τον κάτοχο ή τον ιδιοκτήτη στο ΦΜ.

Ζητήματα εγγραφής

- Ένα όχημα με αναστολή εγγραφής ή ένα όχημα το οποίο έχει διαγραφεί από το μητρώο δε μπορεί να λειτουργεί στο ευρωπαϊκό σιδηροδρομικό δίκτυο βάσει της καταγεγραμμένης εγγραφής.
- Για την επανενεργοποίηση μιας εγγραφής απαιτείται εκ νέου έγκριση από την ΕΑΑ, βάσει όρων που σχετίζονται με την αιτία της αναστολής και της απόσυρσης.
- Η μεταφορά εγγραφής λαμβάνει χώρα στο πλαίσιο που ορίζουν οι οδηγίες της ΕΕ σχετικά με την έγκριση θέσης σε λειτουργία.

Προσάρτημα 4

ΤΥΠΟΠΟΙΗΜΕΝΟ ΕΝΤΥΠΟ ΚΑΤΑΧΩΡΙΣΗΣ

Τυποποιημένο έντυπο καταγραφής εγκεκριμένων οχημάτων ⁽¹⁾

σύμφωνα με τις οδηγίες 1996/48/ΕΚ και 2001/16/ΕΚ και την ισχύουσα εθνική νομοθεσία

Στόχος αίτησης:

Νέα εγγραφή ☐Τροποποίηση ☐ ⁽²⁾Απόσυρση ☐

ΠΛΗΡΟΦΟΡΙΕΣ ΓΙΑ ΤΟ ΟΧΗΜΑ

0. Ευρωπαϊκός αριθμός οχήματος ⁽³⁾ _ _ _ _ _ - _ _

2. Κράτος μέλος και αρμόδια ΕΑΑ από όπου ζητείται η χορήγηση έγκρισης

2.1. Κράτος μέλος: _ _

2.2. Όνομασία της ΕΑΑ:

3. Έτος κατασκευής: _ _ _ _

☐ 4. Αναφορά ΕΕ

4.1. Ημερομηνία δήλωσης: _ _ _ _ _

4.2. Αναφορά ΕΕ:

4.3. Ονομασία του φορέα έκδοσης:

4.4. Αριθμός επιχείρησης:

Διεύθυνση του οργανισμού

4.5. Οδός και αριθμός:

4.6. Πόλη:

4.7. Κωδικός χώρας: 4.8. Ταχυδρομικός κωδικός:

☐ 5. Αναφορά στο μητρώο τροχαίου υλικού

5.1. Φορέας αρμόδιος για το μητρώο:

Διεύθυνση του φορέα

5.2. Οδός και αριθμός:

5.3. Πόλη:

5.4. Κωδικός χώρας: 5.5. Ταχυδρομικός κωδικός:

5.6. Διεύθυνση ηλεκτρονικού ταχυδρομείου:

5.7. Αναφορά στο μητρώο ΤΥ:

⁽¹⁾ Αυτό το έντυπο μπορεί, επίσης, να παραχθεί ηλεκτρονικά.⁽²⁾ Πρέπει, επίσης, να επισημανθεί το τετράγωνο πριν από το τροποποιημένο στοιχείο.⁽³⁾ Δεν ισχύει για την πρώτη εγγραφή.

Αναγνωριστικός αριθμός του φορέα που υποβάλει την αίτηση εγγραφής:

Ημερομηνία: _ _ _ _ _

Όνομα του αρμόδιου υπαλλήλου και υπογραφή:

ΑΝΑΦΟΡΕΣ ΑΡΧΗΣ ΓΙΑ ΤΗΝ ΑΣΦΑΛΕΙΑ

1.1. Εκχωρημένος ευρωπαϊκός αριθμός οχήματος ⁽¹⁾ _ _ _ _ _ - _

12. Αριθμός έγκρισης _ _ _ _ _

13. Θέση σε λειτουργία

13.1. Ημερομηνία έγκρισης: _ _ _ _ _

13.2. Έγκριση έγκυρη μέχρι: _ _ _ _ _

Ημερομηνία παραλαβής της αίτησης: _ _ _ _ _

Ημερομηνία απόσυρσης: _ _ _ _ _

⁽¹⁾ Είναι εφικτή η επισύναψη καταλόγου για περισσότερα του ενός οχήματα της ίδιας σειράς ή τάξης.

Προσάρτημα 5

ΓΛΩΣΣΑΡΙΟ

Συντόμευση	Ορισμός
EXS	Έλεγχος, χειρισμός και σηματοδότηση
KAK	Κοινοπολιτεία Ανεξάρτητων Κρατών
COTIF	Σύμβαση για τις διεθνείς σιδηροδρομικές μεταφορές
CR	Συμβατικός σιδηρόδρομος (σύστημα)
DB	Βάση δεδομένων
EC	Ευρωπαϊκή Επιτροπή
EC VVR	Ευρωπαϊκό κεντριοποιημένο εικονικό μητρώο οχημάτων
EIN	Ευρωπαϊκός αριθμός αναγνώρισης
EN	Ευρωπαϊκό πρότυπο (ευρωπαϊκό πρότυπο)
EVN	Ευρωπαϊκός αριθμός οχήματος
ΕΟΣ	Ευρωπαϊκός οργανισμός σιδηροδρόμων, αναφέρεται και ως «ο Οργανισμός»
ERTMS	ευρωπαϊκό σύστημα διαχείρισης σιδηροδρομικής κυκλοφορίας
EU	Ευρωπαϊκή Ένωση
HS	Υψηλή ταχύτητα (σύστημα)
IB	Φορέας έρευνας
ISO	Διεθνής Οργανισμός Τυποποίησης
ΔΥ	Διαχειριστής υποδομής
INF	Υποδομή
IT	Τεχνολογία της πληροφορίας
TM	Τοπικό μητρώο
KM	Κράτος μέλος της Ευρωπαϊκής Ένωσης
NoBo	Κοινοποιημένος φορέας
EEA	Εθνική αρχή για την ασφάλεια
NVR	Εθνικό μητρώο οχημάτων
ΤΠΔ ΔΔΚ	Τεχνική προδιαγραφή διαλειτουργικότητας για το υποσύστημα «Διεξαγωγή και διαχείριση της κυκλοφορίας»
ΟΤΙΦ	Διακυβερνητικός οργανισμός για τις διεθνείς σιδηροδρομικές μεταφορές
ΦΜ	Φορέας μητρώου, π.χ. ο φορέας που είναι αρμόδιος για την τήρηση και την ενημέρωση του NVR

Συντόμευση	Ορισμός
PΦ	Ρυθμιστικός φορέας
RIC	Κανονισμοί που αφορούν την αμοιβαία χρήση οχημάτων και αμαξιτίων πέδησης σε διεθνείς μεταφορές
RIV	Κανονισμοί που αφορούν την αμοιβαία χρήση φορταμαξών σε διεθνείς μεταφορές
TY	Τροχαίο υλικό
RSRD (TAF)	Βάση δεδομένων αναφοράς τροχαίου υλικού (TAF)
RU	Σιδηροδρομική επιχείρηση
SEDP (TAF)	Στρατηγικό σχέδιο ευρωπαϊκής ανάπτυξης (TAF)
TAF (ΤΠΔ)	Εφαρμογές τηλεματικής για εμπορεύματα (ΤΠΔ)
ΤΠΔ	Τεχνικές προδιαγραφές διαλειτουργικότητας
ΣΚΟ	Σήμανση κατόχου οχήματος
VKMR	Μητρώο σήμανσης κατόχου οχήματος
VVR	Εικονικό μητρώο οχημάτων
WAG (TSI)	Φορτηγό όχημα (ΤΠΔ)
WIMO (TAF)	Λειτουργική βάση δεδομένων φορτηγών οχημάτων και διατροπικών μονάδων (TAF)