



## UNIDAD DE INTEROPERABILIDAD

## GUÍA DE APLICACIÓN DEL RVMCE

<b>Referencia de la AFE:</b>	ERA/GUI/01-2010/INT
<b>Versión de la AFE:</b>	4.00
<b>Fecha:</b>	10.7.12

<b>Documento elaborado por</b>	<b>Agencia Ferroviaria Europea Rue Marc Lefrancq, 120 BP 20392 F-59307 Valenciennes Cedex Francia</b>
<b>Tipo de documento:</b>	<b>Guía</b>
<b>Estado del documento:</b>	<b>Público</b>



## 0. INFORMACIÓN SOBRE EL DOCUMENTO

### 0.1. Historial de modificaciones

**Cuadro 1: Estado del documento.**

Fecha de la versión	Autor(es)	N.º de la sección	Descripción de la modificación
Versión 1.03 28 de abril de 2010	UI de la AFE	Todas	Primera publicación
Versión 2.00 30 de junio de 2011	UI de la AFE	Todas	Conclusión de las cuestiones pendientes. Modificaciones que tienen en cuenta la Decisión 2011/107/UE (actualización de la Decisión RMN)
Versión 3.00, de 8 de julio de 2012	UI de la AFE	2.3; 5.4; 5.5 6.6.1; 6.9.2; 6.18; 7.4 cuadro 2; cuadro 10	Mejoras y adiciones en el texto como resultado de las reuniones del seminario sobre RVMCE
Versión 4.00 de 10 julio	UI de la AFE	4; 5; 7.3.1	Eliminación de apartados, por referirse al período transitorio que se considera concluido.  Expedido para publicación, traducciones a lenguas de la UE

## 0.2. Índice

<b>0. INFORMACIÓN SOBRE EL DOCUMENTO .....</b>	<b>2</b>
0.1. Historial de modificaciones .....	2
0.2. Índice .....	3
0.3. Lista de cuadros .....	5
<b>1. INTRODUCCIÓN.....</b>	<b>6</b>
1.1. Ámbito y campo de aplicación .....	6
1.2. Fuera del ámbito de aplicación .....	6
1.3. Destinatarios.....	7
1.4. Documentos de referencia.....	7
1.5. Definiciones, términos y abreviaturas .....	7
<b>2. VISIÓN GENERAL DEL RVMCE .....</b>	<b>11</b>
2.1. Configuración del RVMCE .....	11
2.2. Operadores .....	11
2.3. Usuarios y derechos de acceso .....	12
<b>3. VEHÍCULOS QUE DEBEN MATRICULARSE EN EL RMN.....</b>	<b>14</b>
3.1. Ámbito de aplicación.....	14
3.2. Máquinas (OTM, máquinas de transporte combinado ferrocarril-carretera, etc.).....	14
3.3. Tráfico nacional y tráfico internacional .....	15
3.4. Matriculación de los vehículos existentes.....	15
3.5. Vehículos de terceros países .....	15
<b>4. MATRICULACIÓN MÚLTIPLE Y ÚNICA DE AUTORIZACIONES DURANTE EL PERIODO TRANSITORIO .....</b>	<b>17</b>
<b>5. PLAZOS .....</b>	<b>18</b>
<b>6. DATOS QUE DEBEN CONSIGNARSE EN EL RVMCE.....</b>	<b>19</b>
6.1. Número europeo del vehículo (apartado n.º 1).....	19
6.1.1. Datos que deben consignarse .....	19
6.1.2. Cambio del NEV.....	19

6.1.3. Matriculación de las unidades de tren o vehículos articulados .....	20
<b>6.2. Estado miembro y ANS (apartado n.º 2) .....</b>	<b>20</b>
<b>6.3. Año de fabricación (apartado n.º 3).....</b>	<b>20</b>
<b>6.4. Referencia CE (apartado n.º 4).....</b>	<b>20</b>
<b>6.5. Referencia al RETAV (apartado n.º 5) .....</b>	<b>21</b>
<b>6.6. Restricciones (apartado n.º 6) .....</b>	<b>21</b>
6.6.1. Matriculación de los vehículos con GSM-R pero sin ETCS .....	21
6.6.2. Matriculación de los vehículos con un sistema de señalización no amparado por la ETI CMS .....	22
6.6.3. Restricciones no codificadas.....	22
<b>6.7. Titular (apartado n.º 7).....</b>	<b>22</b>
<b>6.8. Marca del poseedor del vehículo – MPV (apartado n.º 8) .....</b>	<b>22</b>
<b>6.9. Baja (apartado n.º 10) .....</b>	<b>23</b>
<b>6.10. Entidad encargada del mantenimiento (apartado n.º 9) .....</b>	<b>23</b>
<b>6.11. Estados miembros donde esté autorizado el vehículo (apartado n.º 11).....</b>	<b>24</b>
<b>6.12. Número de autorización (apartado n.º 12) .....</b>	<b>25</b>
<b>6.13. Fecha de autorización (para la entrada en servicio) (apartado n.º 13.1) .....</b>	<b>25</b>
<b>6.14. Autorización (de entrada en servicio) válida hasta (apartado n.º 13.2).....</b>	<b>25</b>
<b>6.15. Observación general para la matriculación de los vehículos existentes .....</b>	<b>25</b>
<b>6.16. Formulario de solicitud para la matriculación de vehículos .....</b>	<b>25</b>
<b>6.17. Formulario multilingüe - Anexo a la autorización de entrada en servicio.....</b>	<b>26</b>
<b>6.18. Datos que han transferirse de un RMN a otro de conformidad con la actualización de la Decisión RMN [4].....</b>	<b>26</b>
<b>7. CASOS PRÁCTICOS .....</b>	<b>27</b>
<b>7.1. Introducción Quién puede solicitar la matriculación de un vehículo .....</b>	<b>27</b>
<b>7.2. Primera matriculación de un vehículo en un EM .....</b>	<b>28</b>
<b>7.3. Registro de una autorización adicional concedida a un vehículo en otro EM..</b>	<b>28</b>
<b>7.4. Modificación de los datos .....</b>	<b>29</b>
7.4.1. Modificación de los datos relativos al poseedor, al titular o a la EEM de un vehículo matriculado .....	29
7.4.2. Cambio del titular o de la EEM de un vehículo matriculado .....	30
7.4.3. Cambio del titular de un vehículo matriculado.....	30
7.4.4. División/fusión de dos o más organizaciones.....	30

---

\*\*\*\*\*

<b>7.5. Modificación de los datos de un vehículo después de una rehabilitación o renovación .....</b>	<b>30</b>
<b>7.6. Baja de una matriculación .....</b>	<b>32</b>
<b>7.7. Comunicación entre los registradores y las EMT de otros EM.....</b>	<b>32</b>
<b>8. DISPONIBILIDAD DEL RVMCE.....</b>	<b>34</b>

### **0.3. Lista de cuadros**

Cuadro 1: Estado del documento.....	2
Cuadro 2: Cuadro de documentos de referencia. ....	7
Cuadro 3: Cuadro de términos. ....	7
Cuadro 4: Cuadro de abreviaturas. ....	9
Cuadro 5: Funciones y responsabilidades referidas al RVMCE. ....	12
Cuadro 6: Medidas para la primera matriculación de un vehículo. ....	28
Cuadro 7: Medidas para el registro de una autorización adicional concedida a un vehículo. ....	29
Cuadro 8: Medidas para la modificación de los datos relativos al propietario o a la EEM. ....	30
Cuadro 9: Medidas para la modificación de los datos después de una rehabilitación, sin asignación de un nuevo NEV. ....	31
Cuadro 10: Medidas para la modificación de los datos después de una rehabilitación, con asignación de un nuevo NEV. ....	31
Cuadro 11: Medidas para la baja de una matrícula. ....	32

## 1. INTRODUCCIÓN

### 1.1. Ámbito y campo de aplicación

- 1.1.1. La presente guía brinda información sobre la aplicación de la Decisión 2007/756/CE de la Comisión, por la que se adopta una especificación común para el registro nacional de vehículos previsto en el artículo 14, apartados 4 y 5, de las Directivas 96/48/CE y 2001/16/CE<sup>1</sup>. Dicha Decisión, conforme a la versión actualizada en virtud de la Decisión 2011/107/UE, se menciona en el presente documento como «Decisión RMN».
- 1.1.2. La presente guía no contiene asesoramiento jurídicamente vinculante y puede emplearse como herramienta aclaratoria, pero no impone en modo alguno procedimientos obligatorios que deban seguirse, ni establece práctica jurídicamente vinculante de ningún tipo. La guía brinda explicaciones en relación con el texto de la Decisión RMN y debe resultar útil desde la perspectiva de la práctica cotidiana, facilitando la instauración de herramientas prácticas para el intercambio de información entre los distintos operadores (véase la sección 2.2) implicados en la matriculación de vehículos.
- 1.1.3. La guía debe consultarse y utilizarse permanentemente en conjunción con la Decisión RMN, pero no en sustitución de la misma, para facilitar su aplicación
- 1.1.4. La guía ha sido elaborada por la Agencia Ferroviaria Europea (AFE) con asistencia de las autoridades nacionales competentes en materia de seguridad (ANS) y de las entidades matriculadoras (EMT). La guía desarrolla las nociones y la información recopiladas por la Agencia en sus reuniones internas y en las reuniones que ha mantenido con las ANS y las EMT. En caso necesario, la guía será revisada y actualizada por la AFE a fin de recabar la práctica y las posibles enseñanzas derivadas de la experiencia práctica adquirida en la aplicación de la Decisión RMN. Dada la imposibilidad de ofrecer un calendario para este proceso de revisión en el momento de redactar el presente informe, se invita al lector a que consulte el sitio web del EEI para conocer la última edición disponible de la guía.

### 1.2. Fuera del ámbito de aplicación

- 1.2.1. La matriculación de un vehículo (que se aborda en el capítulo VIII de la Directiva de interoperabilidad) no debe confundirse con su autorización de su entrada en servicio (que se aborda en el capítulo V de dicha Directiva). Esta última no entra dentro del ámbito de aplicación de la presente guía.
- 1.2.2. La guía no expone en detalle el uso de las aplicaciones informáticas sobre las que se sustenta el RVMCE, cuestión que se aborda en los Manuales de usuario.

(1) Las Directivas 96/48/CE y 2001/16/CE han sido refundidas y derogadas por la Directiva 2008/57/CE. El artículo 14, apartados 4 y 5, de las Directivas 96/48/CE y 2001/16/CE, respectivamente, ha sido derogado por el artículo 33 de la Directiva 2008/57/CE. Por otra parte, la Decisión 2007/756/CE ha sido modificada por la Decisión 2011/107/UE (denominada actualización de la Decisión RMN).

### 1.3. Destinatarios

1.3.1. Los destinatarios de la presente guía son todos los operadores afectados por el RMN y el RVMCE, y en particular a los registradores y las EMT.

### 1.4. Documentos de referencia

**Cuadro 2: Cuadro de documentos de referencia.**

N.º ref.	Título	Referencia	Fecha de publicación:
{Ref. 1}	Directiva 2004/49/CE de seguridad ferroviaria, modificada por las Directivas 2008/57/CE y 2008/110/CE	2004/49/CE	29 4. 2004
{Ref. 2}	ETI «Explotación y gestión del tráfico», anexo P: Identificación de vehículos—guía de aplicación.	Guía de aplicación del anexo P de la ETI EXP	12.5.2009
{Ref. 3}	Directiva 2008/57/CE de interoperabilidad, modificada por la Directiva 2009/131/CE	2008/57/CE	L 191, de 18.7.2008
{Ref. 4}	Decisión de la Comisión 2007/756/CE (Decisión RMN).  Modificada por la Decisión 2011/107/UE (actualización de la Decisión RMN)	2007/756/CE  <a href="#">2011/107/EU</a>	L 305, de 23.11.2007  L 43, de 17.2.2011
{Ref. 5}	Sistema de registro de la OTIF: Registros de matriculación nacionales (RMN) de material rodante A 94-20/1.2009 de 12.2.2009	A 94-20/1.2009	12.2.2009
{Ref. 6}	Normas para el registro de un código de marca del poseedor del vehículo (MPV)	AFE: IU-VKM-061128 OTIF: A94-06/3.2006	1.4.2009
{Ref. 7}	Especificación técnica de interoperabilidad relativa al subsistema de explotación y gestión del tráfico del sistema ferroviario transeuropeo convencional (ETI EXP del sistema ferroviario convencional)  Modificada en último lugar por la Decisión 2009/107/CE	2006/920/CE	11.8.2006
{Ref. 8}	Reglamento de la Comisión (UE) n.º 445/2011 de 10 de mayo de 2011 relativo a un régimen de certificación de las entidades encargadas del mantenimiento de los vagones de mercancías y por el que se modifica el Reglamento (CE) n.º 653/2007	445/2011	10.5.2011

### 1.5. Definiciones, términos y abreviaturas

1.5.1. En esta sección se recogen los términos y abreviaturas concretos que aparecen con frecuencia en el presente documento. [x] se refiere al número de referencia del documento en la sección 1.4 donde se define el término.

**Cuadro 3: Cuadro de términos.**

Término	Definición
Agencia	Agencia Ferroviaria Europea (AFE)

**Cuadro 3: Cuadro de términos.**

<b>Término</b>	<b>Definición</b>
Solicitante	Entidad que solicita la matriculación de un vehículo o la modificación de los datos registrados.
Vehículo:	Un vehículo ferroviario que circula con sus propias ruedas por líneas ferroviarias, con o sin tracción. Un vehículo está compuesto por uno o más subsistemas estructurales y funcionales o por partes de dichos subsistemas. [3], artículo 2, letra c):
Rehabilitación de un subsistema	Los trabajos importantes de modificación de un subsistema o de una parte de subsistema que mejoren su rendimiento global. [3], artículo 2, letra m)  Se considera que un vehículo se ha rehabilitado cuando se ha rehabilitado al menos uno de los subsistemas de que está compuesto.
Entidad matriculadora	Organismo nacional responsable del mantenimiento y actualización del Registro de matriculación nacional y designado por un Estado miembro de conformidad con el artículo 4 de la Decisión RMN.  (La lista de EMT y sus datos de contacto se publican en el sitio web de la AFE)
Registrador	Entidad responsable de declarar inmediatamente toda modificación de los datos introducidos en el registro de matriculación nacional, de la destrucción de un vehículo o de su decisión de no matricularlo a la autoridad [entidad matriculadora] de cualquier Estado miembro en el que el vehículo ha sido autorizado con arreglo a lo dispuesto en el artículo 33, apartado 3, de la Directiva 2008/57/CE. Véase la sección 2.2.5 de esta guía.
Renovación de un subsistema	Los trabajos importantes de sustitución de un subsistema o de una parte de un subsistema que no afecten al rendimiento global del subsistema. [3], artículo 2, letra m)  Se considera que un vehículo se ha renovado cuando se ha renovado al menos uno de los subsistemas de que está compuesto y no se ha rehabilitado ningún subsistema.
Autoridad nacional de seguridad (ANS)	La autoridad responsable de la seguridad, definida en el artículo 3, letra g), de la Directiva 2004/49/CE. [3], artículo 2, letra v)
Administrador de la infraestructura (AI)	Cualquier organismo o empresa que se encargue principalmente de la instalación y el mantenimiento de la infraestructura ferroviaria, o de parte de ella, según se define en el artículo 3 de la Directiva 91/440/CEE, lo que también podrá incluir la gestión de los sistemas de control y seguridad de la infraestructura. Las funciones del administrador de la infraestructura de una red o parte de una red podrán asignarse a diferentes organismos o empresas. [1], artículo 3, letra b).
Empresa ferroviaria (EF)	Una empresa ferroviaria tal como se define en la Directiva 2001/14/CE y cualquier otra empresa privada o pública cuya actividad consista en prestar servicios de transporte de mercancías o viajeros por ferrocarril, debiendo ser dicha empresa en todo caso quien aporte la tracción; se incluyen también las empresas que aporten únicamente la tracción. [1], artículo 3, letra c)



**Cuadro 3: Cuadro de términos.**

Término	Definición
Poseedor	La persona o entidad que explote un vehículo, como medio de transporte, bien sea su propietario o tenga derecho a utilizar el mismo y esté registrada en el RMN. [3], artículo 2, letra s).
Subsistema	El resultado de la división del sistema ferroviario, tal como se indica en el anexo II de [3]. Estos subsistemas, para los que deberán definirse requisitos esenciales, pueden ser de carácter estructural o funcional. [3], artículo 2, letra e).
Especificación técnica de interoperabilidad	Una especificación adoptada con arreglo a la Directiva [de interoperabilidad] de la que es objeto cada subsistema o parte de subsistema, con vistas a satisfacer los requisitos esenciales y garantizar la interoperabilidad del sistema ferroviario. [3], artículo 2, letra i).
Año de fabricación	Año en el que el vehículo ha salido de fábrica
Entidad encargada del mantenimiento (EEM)	Entidad encargada del mantenimiento del vehículo, registrada como tal en el Registro de matriculación nacional. [1], artículo 3, letra t)  Las responsabilidades de las EEM se definen en el artículo 14, letra a), de la Directiva 2004/49/CE, modificada por las Directivas 2008/57/CE y 2008/110/CE

**Cuadro 4: Cuadro de abreviaturas.**

Abreviatura	Significado
AES	Autorización para la entrada en servicio
AFE	Agencia Ferroviaria Europea
AI	Administrador de la infraestructura
ANS	Autoridad nacional de seguridad
CMS	Control-mando y señalización
EEM	Entidad encargada del mantenimiento
EF	Empresa ferroviaria
EM	Estado miembro de la Unión Europea o del Espacio Económico Europeo
EMT	Entidad matriculadora
ERTMS	Sistema Europeo de Gestión del Tráfico Ferroviario
ETCS	Sistema europeo de control de trenes (parte del ERTMS)
ETI	Especificación técnica de interoperabilidad

**Cuadro 4: Cuadro de abreviaturas.**

Abreviatura	Significado
EXP	Explotación y gestión del tráfico,
FC	Sistema ferroviario convencional
GSM-R	Sistema global de comunicaciones móviles—ferrocarriles (parte del ERTMS)
MT	Motor de traducción (parte del sistema informático del RVMCE)
NEV	Número europeo del vehículo
OTIF	Organización Intergubernamental para los Transportes Internacionales por Ferrocarril
OTM	Máquina de vía ( <i>on track machine</i> )
RETAV	Registro europeo de tipos autorizados de vehículos
RIC	Reglamento del uso recíproco de coches de viajeros y furgones en el tráfico internacional
RIV	Reglamento del uso recíproco de vagones en el tráfico internacional
RMN	Registro de matriculación nacional
RMNn	Registro de matriculación nacional normalizado (parte del sistema informático del RVMCE)
RVM	Registro virtual de matriculación: motor de búsqueda centralizado utilizado para la recuperación de datos de los diferentes RMN (parte del sistema informático del RVMCE)
RVMCE	Registro virtual de matriculación centralizado europeo, compuesto por dos partes: el RVM, que es el motor de búsqueda centralizado de la AFE, y los RMN, que son los registros de matriculación nacionales
UE	Unión Europea

## 2. VISIÓN GENERAL DEL RVMCE

### 2.1. Configuración del RVMCE

- 2.1.1. Como se señala en la Decisión RMN, cada Estado miembro debe tener un RMN informatizado. Todos los RMN estarán conectados al RVM el 31 de diciembre de 2011 (artículo 4 de la Decisión 2011/107/UE). El RVM permite a los usuarios buscar datos sobre los vehículos matriculados en cualquier RMN. El RMNn y el MT ofrecen una serie de herramientas para el intercambio de datos entre los RMN (archivos de exportación e importación).
- 2.1.2. El RVM no es una base de datos que duplique información ya existente, sino un motor de búsqueda que facilita acceso a los datos ya registrados en los RMN. Los datos que pueden recuperarse a través del RVM se limitan a lo especificado en el anexo de la Decisión RMN. No pueden recuperarse a través del RVM datos de los campos que los EM añadan en sus RMN a los especificados en la Decisión RMN.
- 2.1.3. El RVM muestra sólo los datos de los RMN que estén conectados y en línea en el momento de efectuar la búsqueda. Los RMN deben permanecer en línea como mínimo durante el horario de trabajo normal. Véanse los detalles en el capítulo 8.
- 2.1.4. Si un RMN permanece desconectado debido a fallos técnicos durante más de 24 horas, deberá informarse a las demás EMT y a la AFE.

### 2.2. Operadores

- 2.2.1. Los operadores que intervienen en el proceso de gestión de la matriculación de un vehículo son la EMT y el solicitante, que una vez que el vehículo se ha matriculado se convierte en el registrador en el sentido del artículo 33, apartado 3, de la Directiva de interoperabilidad.
- 2.2.2. Los operadores que intervienen en el proceso de actualización de los datos de un vehículo matriculado sin modificación del titular del registro son la EMT y el registrador.
- 2.2.3. Los operadores que intervienen en el proceso de actualización de los datos de un vehículo matriculado con modificación del registrador son la EMT, el registrador y el nuevo registrador.
- 2.2.4. El solicitante de la matriculación debe ser la entidad que, una vez matriculado el vehículo, pase a ser el registrador del mismo (generalmente su poseedor). El poseedor puede, pero no tiene por qué necesariamente ser una EF o una AI. No obstante, si una organización que resulte ser una EF o una AI solicita la matriculación de un vehículo, no lo hará como EF ni como AI, sino como poseedor del mismo.
- 2.2.5. Una EMT sólo debe aceptar las solicitudes de modificación de datos que le sean presentadas por el registrador (que, a menos que se especifique otra cosa en los documentos de registro, será el poseedor) o por una ANS en lo que respecta a los datos relativos a la autorización de entrada en servicio.

2.2.6. Las funciones y responsabilidades en lo que respecta al mantenimiento en estado operativo del RVMCE y a la exactitud de los datos que contiene son las siguientes:

**Cuadro 5: Funciones y responsabilidades referidas al RVMCE.**

Operador	Funciones y responsabilidades
EMT	<p>Llevar y mantener el RMN y mantenerlo conectado con el RVM (Decisión 2011/107/UE, artículo 4)</p> <p>Conceder el NEV (Decisión RMN, anexo 3.2.2)</p> <p>Matricular vehículos en su RMN (Decisión RMN, anexo 3.2.1)</p> <p>Actualizar los datos (incluidas bajas) de los vehículos matriculados en su RMN previa notificación del registrador (Decisión RMN, anexo 3.2.3 y artículo 33, apartado 3 [3])</p> <p>Conceder derechos de acceso a su RMN y al RVMCE</p> <p>Cooperar e intercambiar datos con otras EMT (Decisión RMN, artículo 4)</p> <p>Adoptar medidas razonables para garantizar la exactitud de los datos (Decisión RMN, anexo 3.2.2)</p>
Solicitante/ registrador	<p>Presentar la información en caso de matrícula e inmediatamente en caso de actualización (incluidas las bajas) (artículo 33, apartado 3, de la Directiva 2008/57/CE) a la EMT que mantenga el RMN en el Estado miembro en el que se haya concedido al vehículo su primera autorización de entrada en servicio y esté matriculado.</p> <p>Durante un período transitorio, en los casos de matriculación múltiple, el registrador debe informar a las EMT sobre todos los EM en los que esté matriculado el vehículo (véanse los detalles en la sección 4)</p>
AFE	<p>Publicar las especificaciones del RMNn, el MT y el RVM (Decisión RMN, anexo 2.2)</p> <p>Hospedar y mantener el RVM (Decisión RMN, Anexo 2.2)</p> <p>Actualizar los cuadros de referencias utilizados conjuntamente por los RMN</p>
ANS	<p>Supervisar que los vehículos están debidamente matriculados en el RMN y que la información sobre seguridad en él contenida es exacta y se mantiene actualizada (artículo 16, apartado 2, letra g), de la Directiva de seguridad 2004/49/CE)</p>

## 2.3. Usuarios y derechos de acceso

2.3.1. Para solicitar la cuenta de usuario será preciso dirigirse a las EMT.

2.3.2. La AFE no interviene en la atribución y el mantenimiento de los derechos de los usuarios.

2.3.3. Corresponde a cada EMT conceder/mantener los derechos de acceso:

- (a) a su propio RMN y
- (b) (a través del RVMCE) a los RMN de los demás EM

- 
- 2.3.4. Las EMT deberán conceder los derechos de acceso conforme a la sección 3.3 de la Decisión RMN.
- 2.3.5. Una vez que una EMT ha concedido derechos de acceso a un usuario, este podrá recuperar información del RMN a través de los derechos de acceso al RVMCE concedidos por la EMT.

### 3. VEHÍCULOS QUE DEBEN MATRICULARSE EN EL RMN

#### 3.1. Ámbito de aplicación

3.1.1. La Decisión RMN fue adoptada en virtud de las Directivas 96/48/CE y 2001/16/CE, cuyo ámbito de aplicación estaba circunscrito a la red transeuropea (RTE) y a los vehículos que podían circular por la misma. No obstante, tras la refundición y derogación de ambas Directivas en la nueva Directiva de interoperabilidad, de conformidad con su artículo 33, el ámbito de aplicación de la Decisión RMN debe ser similar al de esta última Directiva, que es el sistema ferroviario de la Unión Europea.

3.1.2. Esto significa que han de matricularse todos los vehículos (tanto los nuevos como los ya existentes) no excluidos del ámbito de transposición de la Directiva de interoperabilidad por los Estados miembros con arreglo a su artículo 1, apartado 3.

3.1.3. Debe tenerse en cuenta que la definición de «vehículo» precisa que este debe circular «...por líneas ferroviarias». En la Directiva de interoperabilidad no se define el concepto de «línea ferroviaria». Cabe considerar que

- si un vehículo circula entre una estación y otra utilizando la red pública, debe considerarse que circula por líneas ferroviarias,
- si un vehículo se utiliza exclusivamente en alguno de los ámbitos excluidos de la aplicación de la Directiva en los términos del artículo 1, apartado 3, debe considerarse que no circula sobre líneas ferroviarias.

En términos generales, debe analizarse en cada supuesto si el vehículo está incluido dentro del ámbito de aplicación de la Directiva 2008/57/CE (atendiendo a su transposición nacional); en caso afirmativo, deberá matricularse en el RMN.

3.1.4. Sobre los vehículos de terceros países que operen en la red ferroviaria de la Unión Europea, véase la sección 3.5.

#### 3.2. Máquinas (OTM, máquinas de transporte combinado ferrocarril-carretera, etc.)

3.2.1. La Directiva de interoperabilidad (artículo 2, letra c)) define como «vehículo» «un vehículo ferroviario que circula con sus propias ruedas por líneas ferroviarias, con o sin tracción...»

3.2.2. Esto significa que las OTM y cualquier otro tipo de máquinas que circulen por las líneas ferroviarias que se encuentran en explotación deben considerarse «vehículos» de acuerdo con la definición de la Directiva de interoperabilidad. En este caso, deben matricularse en el RMN y debe atribuírseles un NEV con arreglo a la Decisión RMN y al anexo P de la ETI «Explotación» (en particular, el anexo P11, Códigos de las características técnicas de los vehículos especiales).

3.2.3. Si una máquina no circula con sus propias ruedas sobre líneas ferroviarias en explotación, no debe considerarse vehículo en el sentido de la Directiva de interoperabilidad. En tal caso no será necesaria su matriculación en el RMN ni la atribución del NEV. Es lo que sucede con las máquinas que operan en líneas cerradas a la explotación (que no deben considerarse líneas ferroviarias, sino lugares de trabajo)

y que se desplazan de un lugar de trabajo a otro por carretera o en un vagón plataforma.

### 3.3. Tráfico nacional y tráfico internacional

3.3.1. La Decisión RMN distingue (sección 4.1.1 del anexo) entre los vehículos utilizados en el tráfico nacional y los utilizados en el tráfico internacional. La palabra «tráfico» no guarda necesariamente relación con el traslado de viajeros o mercancías. Los vehículos explotados en más de un Estado miembro deben considerarse «vehículos utilizados en el tráfico internacional». Los vehículos especiales utilizados en más de un Estado deben considerarse como utilizados en tráfico internacional, aunque no transporten viajeros ni mercancías.

3.3.2. Un vehículo puede estar autorizado en más de un Estado miembro, pero si no se explota en más de un Estado miembro, puede considerarse como utilizado en tráfico nacional en el sentido de la sección 4.1.1 del anexo de la Decisión RMN.

### 3.4. Matriculación de los vehículos existentes

3.4.1. La matriculación de los vehículos existentes deberá haber concluido en noviembre de 2010.

3.4.2. Las matriculaciones realizadas por las anteriores entidades matriculadoras deben ser aceptadas por la EMT designada por el EM independientemente de la nacionalidad del poseedor del vehículo.

3.4.3. Se recomienda comprobar con los poseedores si los vehículos siguen existiendo y están matriculados en otro RMN. El poseedor debe facilitar a la EMT información sobre las matriculaciones múltiples, para que ésta pueda organizar la eliminación de cualquier matriculación múltiple. Concluido este proceso, cada vehículo estará matriculado una sola vez.

3.4.4. Deben evitarse aquellas situaciones en las que un vehículo ha sido accidentalmente matriculado en más de un RMN o más de una vez en el mismo RMN.

3.4.5. De conformidad con la Decisión RMN, las EMT deben notificar a la Agencia, a la anterior EMT y al poseedor una vez que se complete el procedimiento de matriculación de los vehículos existentes.

3.4.6. La EMT notificará a los poseedores (registradores) el estado en que se encuentra el procedimiento de matriculación de sus vehículos. Los poseedores volverán a comprobar los datos, para evitar errores en la matriculación y, si es necesario, comunicarán a la EMT cualquier error y las correcciones que deban hacerse.

### 3.5. Vehículos de terceros países

3.5.1. En relación con los vehículos de terceros países que operan en la red ferroviaria de la Unión Europea, los datos previstos en el artículo 33, apartado 5, de la Directiva de interoperabilidad serán recuperables a través del RMN del EM de la UE en el que se les



haya concedido la primera autorización de entrada en servicio dentro de la UE. Para ello puede procederse de varias formas.

- 3.5.2. Los terceros países que sean miembros de la OTIF pueden utilizar el software RMNn y la conexión con el RVM con carácter voluntario. La OTIF adoptó una especificación (A 94-20/1.2009 de 12.2.2009) sobre la base de la Decisión RMN.
- 3.5.3. Los vehículos que entren en servicio por primera vez en un país de la OTIF que tenga su RMN conectado al RVM se matricularán en este RMN.
- 3.5.4. Todos los vehículos matriculados en RMN (de la UE o no) que estén conectados al RVM se considerará que están en el sistema del RVMCE y sus datos pertinentes se considerarán recuperables a través de éste.





---

\*\*\*\*\*

## 4. MATRICULACIÓN ÚNICA

- 4.1. Todo vehículo debe estar matriculado en un solo RMN, normalmente el del Estado miembro en el que se haya concedido la primera autorización de entrada en servicio.
- 4.2. Las autorizaciones adicionales se registrarán únicamente en el RMN del Estado miembro en que esté matriculado el vehículo.
- 4.3. La información sobre cada vehículo está disponible a través del RVMCE.
- 4.4. La AFE mantiene en su extranet información actualizada sobre el estado de conexión de los RMN al RVM.

## 5. Plazos

- 5.1. Según la sección 4.3 del anexo original de la Decisión RMN<sup>2</sup>, la matriculación de los vehículos existentes deberá haberse completado:
- el 9 de noviembre de 2009 en el caso de los vehículos utilizados en el tráfico internacional
  - el 9 de noviembre de 2010 en el caso de los vehículos utilizados en el tráfico nacional
- 5.2. En el caso de los vehículos existentes utilizados en tráfico internacional sin número de identificación de 12 cifras (sección 4.1.1.b) del anexo de la Decisión RMN):
- debe asignarse un número de 12 cifras en el RMN en el momento de su matriculación (es decir, a más tardar el 9 de noviembre de 2009).
  - este número de 12 cifras debe aplicarse físicamente (pintarse) en el propio vehículo en el plazo de 6 años. Este plazo de 6 años debe contarse desde la fecha de asignación del NEV en el RMN.
- 5.3. En el caso de los vehículos existentes utilizados en el tráfico nacional sin número de 12 cifras (sección 4.1.1.b) del anexo de la Decisión RMN):
- debe asignarse un número de 12 cifras en el RMN en el momento de su matriculación (es decir, a más tardar el 9 de noviembre de 2010).
- 5.4. Los Estados miembros deben haber adaptado sus registros de matriculación nacionales para incluir información sobre las autorizaciones de entrada en servicio concedidas en otros Estados miembros (apartados 2, 6, 12 y 13 especificados en el anexo de la Decisión RMN), a más tardar, el 31 de diciembre de 2011 (artículo 3, apartado 1, de la modificación de la Decisión RMN).
- 5.5. El número de empresa de la EEM debe figurar en los RMN para los vehículos matriculados antes de la entrada en vigor de la actualización de la Decisión RMN a más tardar el 31 de diciembre de 2011 (artículo 3, apartado 2, de la modificación de la Decisión RMN).
- 5.6. Todos los RMN deben estar conectados al RVM, de modo que se establezca el RVMCE, a más tardar, el 31 de diciembre de 2011 (artículo 4 de la modificación de la Decisión RMN). Sin embargo, debido a problemas técnicos no fue posible establecer esta conexión antes de agosto de 2012.

---

(2) Puesto que cuando se adoptó la modificación de la Decisión RMN el período transitorio (durante el cual debían haberse matriculado los vehículos existentes) ya había concluido, el anexo modificado de la Decisión RMN no incluye esa sección.

## 6. DATOS QUE DEBEN CONSIGNARSE EN EL RVMCE

### 6.1. Número europeo del vehículo (apartado n.º 1)

#### 6.1.1. Datos que deben consignarse

6.1.1.1. La estructura del número de 12 cifras debe corresponder con la definición del anexo P de la ETI EXP del sistema ferroviario convencional (a excepción de la primera matriculación de los vehículos existentes que ya lleven un número de 12 cifras; estos vehículos deben matricularse con su número existente). En el caso de los vehículos existentes sin número de 12 cifras, se aplicará el anexo P.

6.1.1.2. En el caso de vehículos que entren por primera vez en servicio en Estonia, Letonia y Lituania y destinados a ser utilizados en el exterior de la UE como parte del sistema ferroviario de 1520 mm, puede consignarse su número de 8 cifras en lugar del NEV (artículo 5 de la Decisión RMN).

#### 6.1.2. Cambio del NEV

6.1.2.1. El punto de referencia para todo análisis sobre si es posible cambiar o no el NEV debe ser el artículo 32, apartado 4, de la Directiva de interoperabilidad, según el cual «se asignará el NVE a los vehículos solamente una vez, a menos que se especifique lo contrario en la ETI relativa al funcionamiento y la gestión del tráfico».

6.1.2.2. Cambio de las características técnicas del vehículo reflejadas en el NEV.

Si, después de una rehabilitación, el NEV anterior del vehículo (que debe reflejar sus características técnicas previas a la rehabilitación) contradice las nuevas características técnicas reales del vehículo (incluido el significado de las cifras 5-11 cuando éstas sean definidas por el EM de conformidad con el anexo P de la ETI EXP), deberá cambiarse el NEV tras la nueva autorización de entrada en servicio del vehículo rehabilitado. En este caso, deben adoptarse las medidas siguientes:

- los subsistemas del vehículo rehabilitado se someterán al procedimiento de verificación,
- la ANS autorizará la entrada en servicio del vehículo rehabilitado ,
- de conformidad con la ETI «Explotación» (anexo P), la EMT asignará un nuevo NEV al vehículo rehabilitado,
- se dará de baja la matriculación antigua (código 20, según el apéndice 3 del anexo de la Decisión RMN),
- el vehículo rehabilitado se matriculará con su nuevo NEV, haciendo referencia al antiguo número en el campo 1.2 (sección 1 del anexo de la Decisión RMN).

6.1.2.3. No obstante, si se renueva o rehabilita un vehículo y se le concede una nueva autorización de entrada en servicio, pero sigue siendo válido el antiguo NEV según la ETI EXP, no deberá cambiarse el NEV.

6.1.2.4. El NEV asignado por el primer EM deberá ser siempre aceptado por los posteriores EM, incluso en los casos en que estos definan el significado de las cifras 5-11 de forma diferente.

6.1.2.5. Transferencia de la matrícula / cambio del NEV: período transitorio

Según la ETI EXP modificada [7], si un vehículo tiene una autorización válida de entrada en servicio (el vehículo no se ha modificado) y se arrienda durante más de 6 meses a otro poseedor o se vende, el solicitante podrá solicitar una transferencia de la matrícula y posteriormente un nuevo NEV. La ANS receptora decidirá sobre la aceptación de la autorización previa. Esta posibilidad se concede hasta el 31 de diciembre de 2013.

### **6.1.3. Matriculación de las composiciones de tren o vehículos articulados**

6.1.3.1. Las composiciones de tren o vehículos articulados pueden matricularse con un NEV individual para cada vehículo o con un NEV único para toda la composición. Cada REM debe matricular siempre las composiciones de tren siempre de la misma manera.

6.1.3.2. La matriculación de los vehículos por separado permite mejorar su trazabilidad (por ejemplo, después de una reconfiguración de la composición de tren) y simplifica los enlaces con otros registros. Es coherente, por ejemplo, con el enfoque seguido para elaborar las especificaciones para la medida de la energía de tracción para fines de facturación. El hecho de que un vehículo esté autorizado como parte de una combinación de tren o como parte de un conjunto articulado de vagones debe indicarse en la autorización de entrada en servicio.

### **6.2. Estado miembro y ANS (apartado n.º 2)**

6.2.1. En el caso de los vehículos existentes que se consideren autorizados de conformidad con el artículo 21, apartado 12, son el EM en el que esté matriculado el vehículo y la ANS de ese EM.

### **6.3. Año de fabricación (apartado n.º 3)**

6.3.1. En caso de incertidumbre en relación con un vehículo existente, debe hacerse una estimación. Un nuevo bastidor significa un nuevo vehículo y, por tanto, un nuevo año de fabricación.

6.3.2. En el caso de los vehículos renovados o rehabilitados debe mantenerse el año de fabricación original.

### **6.4. Referencia CE (apartado n.º 4)**

6.4.1. Deben consignarse los datos que figuren en la Declaración CE para el subsistema material rodante. Para el apartado 4.2 debe consignarse el número de identificación de la Declaración CE.

Si cambia la dirección de la organización que emitió la Declaración CE (cambio de domicilio), no se requiere ningún cambio en el RMN (el RMN recoge la información en el momento de emitirse la Declaración CE).

## 6.5. Referencia al RETAV (apartado n.º 5)

- 6.5.1. Las directivas de interoperabilidad anteriores obligaban por lo general a los EM el establecimiento de un registro de material rodante. Este requisito se ha sustituido por la exigencia a la Agencia de establecer un Registro europeo de tipos autorizados de vehículos (RETAV). Por consiguiente, una vez derogadas las Directivas 96/48/CE y 2001/16/CE, los EM ya no tienen obligación de llevar registros del material rodante.
- 6.5.2. Una vez que se haya establecido el RETAV, deberán introducirse, para los tipos de vehículos matriculados en él, referencias al mismo que permitan localizar los datos relativos a los parámetros técnicos del tipo de vehículo. Hasta que se establezca el RETAV, este campo podrá quedar vacío.

En algunos países se hace referencia a los registros existentes. Dichas referencias deben estar autorizadas.

## 6.6. Restricciones (apartado n.º 6)

### 6.6.1. ¿Restricciones o características técnicas?

- 6.6.1.1. Las restricciones no deben confundirse con las características técnicas de un vehículo. Las características técnicas (que tienen sin duda repercusión sobre la compatibilidad con la red) se consignan en el expediente técnico y no deben consignarse como restricciones.

### 6.6.2. Matriculación de los vehículos con GSM-R pero sin ETCS

- 6.6.2.1. En el caso de un vehículo equipado con GSM-R pero sin ETCS (es decir, sólo una parte del ERTMS) y un sistema de señalización de clase B, las restricciones se deben codificar como sigue:
- 2.4 (Categoría=2, Tipo=4) y
  - 2.5.1XX (Categoría=2, Tipo=5, Sistema de señalización=1 y «XX» para el sistema de señalización de clase B).
- 6.6.2.2. Según la codificación de las restricciones, no se efectúa distinción entre los vehículos equipados con ETCS y GSM-R y los equipados solo con GSM-R. Tal distinción puede recogerse en el campo de las restricciones no codificadas, insertando, por ejemplo, el texto «sin ETCS a bordo».

---

\*\*\*\*\*

### 6.6.3. Matriculación de los vehículos con un sistema de señalización no amparado por la ETI CMS

6.6.3.1. El apéndice 1 del anexo de la Decisión RMN remite a la codificación numérica de los sistemas de clase B enumerados en el anexo B de la ETI CMS.

6.6.3.2. Por ejemplo, para un vehículo equipado con el sistema de señalización «ZUB 123» y el sistema de radio «UIC Radio Chapter 1-4+6», las restricciones se deben codificar como sigue:

- 2.5.123 (Categoría=2, Tipo=5, Sistema de señalización=1 y «ZUB 123» =23) y
- 2.5.202 (Categoría=2, Tipo=5, Sistema de radio=2 y «UIC Radio Chapter 1-4+6»=02).

6.6.3.3. La lista de sistemas de clase B no es un inventario exhaustivo de los sistemas de señalización y radio actualmente existentes en el sistema ferroviario de la Unión Europea. Hay vehículos equipados con otros sistemas de CMS (no enumerados en el anexo B de la ETI CMS). En tales casos, la restricción podrá consignarse en el campo de las restricciones no codificadas.

### 6.6.4. Restricciones no codificadas

6.6.4.1. En este campo solamente deben consignarse las restricciones de estas características que no hayan sido codificadas y añadidas a la lista de referencias. La longitud del campo es de 1024 caracteres.

6.6.4.2. Para facilitar la gestión de la consignación de las restricciones no codificadas en el entorno multilingüe de la UE, tales restricciones deben «precodificarse» según el procedimiento expuesto en el Documento Técnico de la Agencia ERA/TD/2011-09/INT.

### 6.7. Propietario (apartado n.º 7)

6.7.1. El RMN no es un registro de propiedad. Recoge datos del propietario principalmente para que la EMT o la ANS puedan ponerse en contacto con él en caso necesario.

6.7.2. El propietario como tal no desempeña ningún papel especial desde el punto de vista de la matriculación de vehículos ni de su funcionamiento. Teniendo esto en cuenta, la mención del propietario no debe considerarse una cuestión decisiva y su ausencia no debe constituir un impedimento para la matriculación del vehículo.

### 6.8. Marca del poseedor del vehículo—MPV (apartado n.º 8)

6.8.1. Si se conoce, debe consignarse la MPV prevista en el Anexo P.1 de la ETI EXP del sistema ferroviario convencional y recogida de la lista común de MPV de la AFE/OTIF publicada en el sitio web de la AFE. Dada la diversidad de caracteres especiales en las lenguas de la UE y para facilitar las búsquedas a través del RVM, debe indicarse el código único de MPV, tal como se explica en las «Normas para el registro del código de

las marcas de poseedores de vehículos» (por ejemplo, OBB para Österreichische Bundesbahnen).

- 6.8.2. Para más información sobre las MPV, véanse el anexo P1 de la ETI EXPL [7] y las «Normas para el registro del código de las marcas de poseedores de vehículos» [6].

## 6.9. Baja (apartado n.º 10)

- 6.9.1. En el caso de un vehículo cuya matrícula sea válida, este campo debe indicar «00» «Ninguno».

- 6.9.2. Debe utilizarse el modo de baja «10» «Matrícula suspendida. Razón sin especificar» en las situaciones en que, por una razón determinada, el vehículo *«no pueda operar en la red ferroviaria europea al amparo de la matrícula registrada»*, pero esta situación puede corregirse en el futuro. Por ejemplo, este modo podrá utilizarse *«si en la fecha de baja del poseedor registrado ningún nuevo poseedor ha aceptado tal condición»* (sección 3.2.3 del anexo de la Decisión RMN) o *«si en la fecha en que la antigua entidad encargada del mantenimiento sea dada de baja la nueva entidad no ha reconocido y aceptado su condición de entidad encargada del mantenimiento»* (artículo 5 del Reglamento (UE) n.º 445/2011 relativo al sistema de certificación de las EEM).

- 6.9.3. En los casos de cambio del NEV después de una rehabilitación (véase también la sección 6.1.2), el código de baja debe ser «20», «Matrícula transferida». Conviene señalar que en este caso el vehículo sigue existiendo y puede utilizarse en la red.

- 6.9.4. En los casos de matrícula suspendida o transferida (modos de baja «10», «11» y «20»), los datos deben mantenerse en el registro y estar disponibles en línea.

## 6.10. Entidad encargada del mantenimiento (apartado n.º 9)

- 6.10.1. La organización que ha de consignarse en este campo es la «entidad encargada del mantenimiento», tal como se define en el artículo 14 bis de la Directiva de seguridad (2004/49/CE en su versión modificada por la Directiva 2008/110/CE). Tal entidad debe haber sido asignada al vehículo *«antes de su entrada en servicio o utilización en la red»*.

- 6.10.2. La Directiva de seguridad no especifica quién designa la EEM. No cabe suponer directamente que la función de la EEM sea asignada por defecto a una u otra organización.

- 6.10.3. El poseedor (registrador) debe ofrecer la información sobre la EEM (incluido su número de empresa registrada) y, de conformidad con el artículo 33, apartado 3, de la Directiva de interoperabilidad, ha de declarar «inmediatamente cualquier modificación» de la misma. Se incluye aquí la información sobre las EEM asignadas a los vehículos existentes.

- 6.10.4. En el caso de los vehículos nuevos, la EEM ha de consignarse en el formulario de solicitud.

## 6.11. Estados miembros donde esté autorizado el vehículo (apartado n.º 11)

6.11.1. En este punto debe tenerse presente la diferencia entre «matrícula» y «autorización» de un vehículo. El vehículo puede estar autorizado en varios EM, pero sólo debe estar matriculado en un RMN.

6.11.2. Este campo debe indicar los EM en los que se haya concedido al vehículo una autorización de entrada en servicio, no los EM en los que el vehículo no necesite tal autorización. Por ejemplo:

- los vehículos de los trenes Thalys de alta velocidad que enlazan París con Bruselas tienen autorización de entrada en servicio en FR y BE, por lo que el RMN de FR en el que están matriculados debe mencionar en el campo 11 FR y BE;
- los vehículos autorizados en DE no necesitan otra autorización para la entrada en servicio en AT (así lo decidió AT de conformidad con los artículos 23 y 25 de la Directiva de interoperabilidad); se pueden explotar en AT, pero no hay ninguna autorización austríaca de entrada en servicio, por lo que el RMN de DE en el que están matriculados no debe mencionar AT en el campo 11;
- los vagones, de conformidad con la sección 7.6.5 de la ETI VAG, no necesitan autorización adicional para la entrada en servicio; su primera autorización de entrada en servicio es válida en todos los EM de la UE), por lo que el campo 11 no debe mencionar ningún EM aparte de aquél en el que se haya concedido la autorización, aunque sí debe indicar que el vagón se ajusta a lo dispuesto en la sección 7.6.5 de la ETI VAG (RTE marcada);
- los vehículos RIV y RIC existentes se deben matricular «*en cuanto tales*», es decir, el campo 11 debe mencionar «RIV» o «RIC» respectivamente (esta información es ofrecida por la EMT del EM en el que esté matriculado el vehículo), sin indicación de ningún EM.

(En el RMNn, la lista de EM del campo 11 se genera automáticamente a partir de las autorizaciones registradas).

6.11.3. Este campo debe mencionar los EM en los que se haya concedido al vehículo una autorización de entrada en servicio, independientemente del ámbito geográfico para el que sea válida esa autorización o de cualesquiera otras restricciones. Ejemplo:

- si se ha concedido a un vehículo una autorización de entrada en servicio en un EM pero tal autorización está restringida para las estaciones fronterizas (el vehículo puede circular hasta las estaciones fronterizas pero no más allá), el campo 11 debe mencionar el código de país de ese EM y el campo 6 debe mencionar la restricción correspondiente;
- si un vehículo no necesita autorización de entrada en servicio en un EM para operar hasta las estaciones fronterizas (es decir, si el EM lo ha decidido así de conformidad con el artículo 23 o 25), el campo 11 no debe mencionar el código de país de ese EM.



---

**6.12. Número de autorización (apartado n.º 12)**

- 6.12.1. Es el número de identificación europeo (NIE) de la autorización de entrada en servicio del vehículo. La ANS asigna un número al documento al emitirlo.
- 6.12.2. Debe señalarse que se trata de la (última) autorización de entrada en servicio que sea aplicable. Por ejemplo, después de una autorización tras una renovación o rehabilitación debe consignarse el nuevo número de autorización.
- 6.12.3. El formato del NIE figura en el apéndice 2 del anexo de la Decisión RMN.

**6.13. Fecha de autorización (de entrada en servicio) (apartado n.º 13.1)**

- 6.13.1. Es la fecha de la autorización de entrada en servicio mencionada en el campo 12.

**6.14. Autorización (de entrada en servicio) válida hasta (apartado n.º 13.2)**

- 6.14.1. En este campo debe consignarse la última fecha en que sea válida la autorización (si esta tiene un plazo de validez). En efecto, en algunos casos (por ejemplo, vehículos del sistema ferroviario de alta velocidad o prototipos) la autorización puede ser válida durante un plazo determinado.

**6.15. Observación general para la matriculación de los vehículos existentes**

- 6.15.1. Si faltan datos obligatorios sobre los vehículos existentes, deben solicitarse a los poseedores (registradores). No debe consignarse en el registro información incierta (por ejemplo, basada en hipótesis), salvo el año de fabricación, que puede indicarse por estimación.

**6.16. Formulario de solicitud para la matriculación de vehículos**

- 6.16.1. Deben usarse formularios de solicitud en papel o electrónicos basados en el apéndice 4 de la Decisión 2007/756/C.
- 6.16.2. Para facilitar la cumplimentación de los formularios de solicitud destinados a EMT de diferentes EM, deben respetar ellos la estructura y la lógica del formulario previsto en el apéndice 4 de la Decisión 2007/756/CE.
- 6.16.3. En los casos en que se hayan añadido al RMN campos adicionales, estos campos deben identificarse claramente por separado en el formulario de solicitud.
- 6.16.4. Para la matriculación, la actualización de la información o la baja de varios vehículos puede usarse un anexo con una lista de dichos vehículos en la que se indiquen su

número y, en su caso, el número anterior y los demás datos que cambien de un vehículo a otro.

## 6.17. Formulario multilingüe - Anexo a la autorización de entrada en servicio

6.17.1. El formulario multilingüe en todas las lenguas oficiales de la UE incluye los campos de información sobre la autorización adicional de entrada en servicio que deben consignarse en el RMN. El formulario ha sido preparado por la AFE con ayuda de los miembros del seminario sobre el RVMCE.

6.17.2. El formulario debe adjuntarse a la documentación de la autorización de entrada en servicio. El formulario multilingüe facilita la comunicación de información sobre las autorizaciones adicionales concedidas en diferentes EM. Tal información ha de ser comunicada por el poseedor del vehículo (registrador) a la EMT que mantenga el RMN en el EM en el que el vehículo haya obtenido su primera autorización de entrada en servicio y esté matriculado.

6.17.3. El formulario comprende:

- una página en una de las lenguas del EM de la ANS que haya concedido la autorización adicional de entrada en servicio y
- en el reverso, la traducción a las demás lenguas oficiales de la UE.

## 6.18. Datos que han transferirse de un RMN a otro de conformidad con la actualización de la Decisión RMN [4]

6.18.1. La información sobre las autorizaciones debe transferirse al RMN en el que se haya registrado la primera autorización de entrada en servicio del vehículo.

6.18.2. Las EMT se intercambiarán la información siguiente:

EVN (número europeo del vehículo),  
MEMBER\_STATE (código de país del EM en los que se ha expedido la autorización de entrada en servicio),  
MEMBER\_NSA (nombre de la ANS que ha expedido la autorización de entrada en servicio),  
EIN (número europeo de identificación),  
AUTHORISATION\_DATE (fecha de expedición de la autorización de entrada en servicio),  
EXPIRATION\_DATE (fecha de expiración de la autorización de entrada en servicio),  
CODEDRESTRICTIONS (códigos de las restricciones),  
NONCODEDRESTRICTIONS (texto de las restricciones no codificadas),  
SUSPENDED (si la autorización de entrada en servicio está suspendida o no)

6.18.3. Se debe informar al registrador de la transferencia de los datos antes y después del proceso.

## 7. CASOS PRÁCTICOS

### 7.1. Introducción. Quién puede solicitar la matriculación de un vehículo

7.1.1. A modo de observación general, la nacionalidad del poseedor (solicitante y registrador) no tiene nada que ver con el lugar en que esté matriculado el vehículo. No existe relación entre estos dos elementos.

7.1.2. Ejemplo:

- Un poseedor del EM A desea la entrada en servicio de un vehículo en el EM B. La ANS del EM B concede la «primera autorización de entrada en servicio» (artículo 22 o 24 de la Directiva 2008/57/CE) y la EMT del EM B matricula el vehículo en el RMN. Las cifras tercera y cuarta del NEV son las correspondientes al EM B. En el RMN del EM B se consigna el poseedor del EM A con todos sus datos de contacto.
- Después el poseedor transfiere el vehículo a un poseedor del EM C.
- El vehículo sigue matriculado en el RMN del EM B con el mismo NEV; el único cambio es la información relativa al poseedor.

7.1.3. En adelante, si el poseedor (independientemente de su nacionalidad) tiene la intención de explotar el vehículo en el EM D, ha de solicitar una «autorización adicional de entrada en servicio» (artículo 23 o 25 de la Directiva 2008/57/CE). La concesión de esta autorización es competencia de la ANS del EM D y

en caso de que los RMN correspondientes aún no estén conectados al RVM (lo cual sólo es posible durante el período transitorio hasta el 31 de diciembre de 2011):

- (a) Si el vehículo tiene cabina de conducción (no es ni un vagón de mercancías ni un coche de viajeros): debe ser matriculado (sólo los apartados 1, 2, 6, 11, 12 y 13 según la sección 3.2.5 del anexo de la Decisión RMN) por la EMT del EM D en el RMN con el mismo NEV; debe consignarse en el RMN del EM D que el vehículo está también autorizado en el EM B, y en el RMN del EM B que está también autorizado en el EM D,
- (b) Si el vehículo no tiene cabina de conducción (es un vagón de mercancías o un coche de viajeros): no debe ser matriculado en el RMN del EM D;
- (c) debe consignarse en el RMN del EM B que el vehículo también está autorizado en el EM D.

El poseedor (registrador) debe recibir de la ANS de la EM D el anexo multilingüe de la autorización de entrada en servicio y transmitirlo a la EMT del EM B.

en caso de que los RMN correspondientes estén conectados al RVM:

El vehículo no debe matricularse en el RMN del EM D; debe consignarse en el RMN del EM B que está autorizado también en el EM D.

El poseedor (registrador) debe recibir de la ANS del EM D el anexo multilingüe de la autorización de entrada en servicio y transmitirlo a la EMT del EM B.

El registrador es responsable de la actualización de toda la información consignada o que deba consignarse. Véase el artículo 33, apartado 2, de la Directiva 2008/57/CE

Aparte de las obligaciones legales, se recomienda una estrecha cooperación entre las EMT y las ANS para simplificar los procedimientos administrativos.

## 7.2. Primera matriculación de un vehículo en un EM

7.2.1. Se entiende por «primera matriculación» la matriculación del vehículo en un RMN por primera vez.

7.2.2. Cuando se concede a un vehículo una primera autorización de entrada en servicio en el sentido del artículo 22 o el artículo 24 de la Directiva de interoperabilidad, el vehículo debe matricularse en el RNV del EM que haya concedido esa primera autorización.

**Cuadro 6: Medidas para la primera matriculación de un vehículo.**

Medida	Operador responsable
1. Solicitud de autorización de entrada en servicio (artículo 22 o 24 de la Directiva de interoperabilidad)	Solicitante de la AES
2. Autorización de entrada en servicio (artículo 22 o 24 de la Directiva de interoperabilidad)	ANS
3. Solicitud de matriculación	Solicitante de la matriculación
4. Asignación del NEV (sección 3.2.2 del anexo de la Decisión RMN)	EMT
5. Introducción de datos en el NVR	EMT

Las medidas 1 y 3, así como las 2 y 4, pueden combinarse, desarrollarse en paralelo o en cualquier otra secuencia, según los procedimientos internos del EM (ANS + EMT).

## 7.3. Registro de una autorización adicional concedida a un vehículo en otro EM

7.3.1. Cuando se concede a un vehículo una autorización adicional de entrada en servicio en el sentido del artículo 23 o el artículo 25 de la Directiva de interoperabilidad, esa autorización adicional debe registrarse en el RMN del EM en el que se haya concedido la primera autorización (de conformidad con el artículo 3.1 y la sección 3.2.5 del anexo de la Decisión RMN). Eso significa que toda la información referente al vehículo y a sus autorizaciones se mantendrá en un mismo registro durante todo el ciclo de vida del vehículo.

**Cuadro 7: Medidas para el registro de una autorización adicional concedida a un vehículo.**

Medida	Operador responsable
1. Solicitud de autorización adicional de entrada en servicio (artículo 23 o 25 de la Directiva de interoperabilidad)	Solicitante de la AES
2. Autorización adicional de entrada en servicio (artículo 23 o 25 de la Directiva de interoperabilidad) y expedición del formulario multilingüe al solicitante.	ANS del EM que concede la autorización adicional
3. Solicitud de registro de la autorización adicional en el RMN del EM en el que se ha concedido la primera autorización del vehículo (EVN cumplimentado por el solicitante), presentando el anexo multilingüe de la autorización adicional.	Registrador
4. Introducción de datos en el RMN del Estado miembro en el que se ha concedido la primera autorización del vehículo (apartados 2, 6, 12 y 13) y actualización del campo 11.	EMT del EM en el que se ha concedido la primera autorización del vehículo

## 7.4. Modificación de los datos

### 7.4.1. Modificación de los datos relativos al poseedor, al propietario o a la EEM de un vehículo matriculado

7.4.1.1. La presente sección se aplica a la modificación de los datos consignados en los campos 7, 8 o 9. Por ejemplo, el cambio de domicilio, el cambio del nombre de la organización, etc., pero sin transferencia del vehículo de un poseedor, propietario o EEM a otro.

7.4.1.2. Estos datos deben consignarse únicamente en un RMN (el del EM en el que se haya concedido al vehículo su primera autorización). Los cambios correspondientes deben ser efectuados por la EMT a solicitud del registrador. No es necesario comunicarlos a las demás EMT (igualmente aplicable durante el período transitorio).

7.4.1.3. En los casos en que el sistema informático utilice datos de referencias, si cambia el domicilio de una EEM, se cambia en el sistema incluso con respecto a los poseedores que no hayan pedido el cambio.

## 7.4.2. Cambio del propietario o de la EEM de un vehículo matriculado

- 7.4.2.1. La presente sección se aplica a los datos consignados en los campos 7 o 9. Por ejemplo, la transferencia del vehículo de un propietario o ERM a otro sin cambiar el poseedor.
- 7.4.2.2. Para un vehículo dado, estos datos deben consignarse únicamente en un RMN. Los cambios correspondientes deben ser hechos por la EMT a solicitud del registrador (igualmente aplicable durante el período transitorio).
- 7.4.2.3. No es necesario comunicar dichos cambios a las demás EMT.

### ***Cuadro 8: Medidas para la modificación de los datos relativos al propietario o a la EEM.***

Medida	Operador responsable
1. Presentación de una solicitud (NEV cumplimentado por el solicitante) a la EMT en la que el vehículo esté matriculado con esos datos	Registrador
2. Actualización de los datos en el RMN	EMT del EM en el que se haya concedido la primera autorización del vehículo

## 7.4.3. Cambio del poseedor de un vehículo matriculado

- 7.4.3.1. Si cambia el poseedor, debe seguirse el procedimiento establecido en la sección 3.2.3 del anexo de la Decisión RMN [4].

## 7.4.4. División/fusión de dos o más organizaciones

- 7.4.4.1. En caso de creación de empresas nuevas o modificación de las existentes (por ejemplo, división o fusión de empresas), el registrador debe informar a las EMT sobre los cambios que deban introducirse en los RMN respectivos según se describe en la sección 7.4.2.

## 7.5. Modificación de los datos de un vehículo después de una rehabilitación o renovación

- 7.5.1. En el caso de una rehabilitación o renovación que requiera una nueva autorización de entrada en servicio, la matrícula original ya no es válida y se debe consignar como suspendida (código 10).
- 7.5.2. El proceso siguiente varía ligeramente según que deba cambiarse o no el NEV. Cuando como consecuencia de la rehabilitación o renovación las características técnicas de un vehículo hayan cambiado de tal modo que el NEV original no corresponda (según el anexo P de la ETI EXP) a las nuevas características técnicas, debe asignarse al

vehículo un nuevo NEV. En este caso, es posible que el vehículo rehabilitado o renovado tenga que pasar por el proceso de autorización en todos los EM en los que se tenga la intención de que entre en servicio (de conformidad con el capítulo V (artículos 21-27) de la Directiva de interoperabilidad). Es posible que en tal caso haya que aplicar reglas sobre codificación nacionales establecidas por el EM con arreglo al anexo P.8 de la ETI EXP. En los demás casos no hay que cambiar el NEV.

7.5.3. Cuando no haya que cambiar el EVN, deberá seguirse el procedimiento para la actualización de los datos.

**Cuadro 9: Medidas para la modificación de los datos después de una rehabilitación, sin asignación de un nuevo NEV.**

Medida	Operador responsable
1. (Nueva) primera autorización de entrada en servicio (artículo 22 o 24) después de una rehabilitación o renovación	ANS
2. Decisión declarando que no se requiere la asignación de un nuevo NEV	EMT
3. Solicitud de modificación de los datos consignados, indicando los datos relativos a la nueva autorización de entrada en servicio  El NEV debe indicarse en la solicitud (campo 1.1)	Registrador
4. Actualización de los datos relativos a la autorización en el RMN y cambio del código de baja de nuevo a «00».	EMT

**Cuadro 10: Medidas para la modificación de los datos después de una rehabilitación, con asignación de un nuevo NEV.**

Medida	Operador responsable
1. (Nueva) primera autorización de entrada en servicio (artículo 22 o 24) después de una rehabilitación o renovación	ANS
2. Decisión declarando que se requiere la asignación de un NEV nuevo	EMT
3. Presentación de una solicitud de baja (código 20) del registro anterior (NEV cumplimentado por el solicitante) ante la EMT en la que esté matriculado el vehículo (o su autorización)	Registrador
4. Confirmación por la EMT de la baja de NEV	EMT

**Cuadro 10: Medidas para la modificación de los datos después de una rehabilitación, con asignación de un nuevo NEV.**

Medida	Operador responsable
anterior	
5. Consignación del nuevo NEV en el RMN con indicación del antiguo NEV y de los datos relativos a la nueva autorización de entrada en servicio	EMT
6. Notificación por la EMT al solicitante del nuevo NEV	EMT

7.5.4. El proceso indicado anteriormente sólo es aplicable en caso de que la nueva autorización se solicite en el mismo EM en el que se haya concedido al vehículo la primera autorización antes de la rehabilitación.

7.5.5. Para nuevas autorizaciones adicionales se seguirán las medidas descritas en el cuadro 7 u 8.

## 7.6. Baja de una matriculación

7.6.1. Las bajas se codificarán de acuerdo con el apéndice 3 de la Decisión RMN. Los vehículos cuya matrícula esté suspendida o se hayan dado de baja no pueden operar en la red ferroviaria europea amparados por esa matrícula.

**Cuadro 11: Medidas para la baja de una matrícula.**

Medida	Operador responsable
1. Presentación de una solicitud (NEV cumplimentado por el registrador) ante la EMT en la que esté matriculado el vehículo	Registrador
2. Baja indicando el código correspondiente según el apéndice 3 de la Decisión RMN	EMT

## 7.7. Comunicación entre los registradores y las EMT de otros EM

7.7.1. En principio, cada vehículo estará matriculado durante toda su vida en el RMN del EM en el que se le haya concedido la primera autorización de entrada en servicio, independientemente de sus posibles transferencias de unos poseedores a otros dentro del territorio de la Unión Europea. Esto puede dar lugar a dificultades prácticas (por ejemplo, lengua) en la comunicación entre los registradores y las entidades matriculadoras de distintos Estados miembros.



Para facilitar el intercambio de información entre los registradores y las EMT de diferentes EM se han desarrollado siguientes planteamientos:

- Formulario multilingüe para la consignación de las autorizaciones adicionales
- Precodificación de las restricciones

