

Vägledning för tillämpning av kommissionens förordning nr 445/2011 om ett certifieringssystem för enheter som ansvarar för underhåll av godsvagnar

Referens: ERA/GUI/08-2011/SAF
Version: 0.5
Datum: 17/12/2011
Distribution: För konsultering
Enhet/sektor: SAFETY/SafeCert
Filnamn: ERA-GUI -08-2011-SAF_Guide for the application of ECM_v0 5 clean.docx

Versionskontroll

Dokument utarbetat av:	European Railway Agency 120 Rue Marc Lefrancq 59300 Valenciennes
Godkänd av:	B. ACCOU (HoS)
Bekräftad av:	J-M. DECHAMPS (PO)
Granskad av:	J-M. DECHAMPS (PO), medlemmar (eller organisationer) i arbetsgruppen för ECM-vägledningar och ECM-vägledningen
Författare:	M. SCHITTEKATTE (PO), E. COITO-GONZALEZ (PO), J-M. DECHAMPS (PO)

Ändringsregister

Tabell 1: Dokumentstatus.

Version Datum	Författare	Distribution	Sektion nummer	Ändring beskrivning
Version 0.1 23/09/2011	MS, ECG	Begränsad till medlemmar i TF ECM vägledningar	All	Första utkastet av dokumentet.
Version 0.2 23/10/2011	MS, ECG	Begränsad till medlemmar i TF ECM vägledningar	Se Spåra ändringar	Dokument uppdaterat enligt kommentarerna till version 0.1 från följande medlemmar (eller organisationer) i arbetsgruppen för ECM-vägledningar <ul style="list-style-type: none"> • CER; • Claude PIANA; • NSA Italien; • NSA Spanien;
Version 0.3 15/11/2011	MS, ECG, JMD	Begränsad till medlemmar i TF ECM vägledningar och ECM-arbetsgruppen	Se Spåra ändringar	Dokument uppdaterat enligt kommentarerna till version 0,2 från följande medlemmar (eller organisationer) i arbetsgruppen för ECM-vägledningar <ul style="list-style-type: none"> • CER; • Claude PIANA; • NSA Italien; • NSA Spain; • NSA Sverige; • NSA UK.
Version 0,4 29/11/2011	MS, ECG	Begränsad till medlemmar i TF ECM vägledningar och ECM-arbetsgruppen	Se Spåra ändringar	Dokument uppdaterat enligt kommentarerna till version 0.3 av följande medlemmar (eller organisationer) i arbetsgruppen för ECM och arbetsgruppen för ECM-vägledningar: <ul style="list-style-type: none"> • CER; • NSA Italien; • NSA Sverige; • NSA Tyskland; • NSA Storbritannien (inklusive RSSB-kommentarer).

Tabell 1: Dokumentstatus.

Version Datum	Författare	Distribution	Sektion nummer	Ändring beskrivning
Version 0.5 17/12/2011	MS	Konsultering	1.1, 1.2, 2.3.1, 3.1.2, 3.1.3.1, 3.7.2, 3.7.4	Redaktionella ändringar.
			2.2	Referens till 2011/665/EU har lagts till.
			2.3.2	Borttagning av oanvända termer, definitioner anpassade till reviderad WAG TSI.
			3.1, 3.3	Kapitel reviderade.
			3.2.2.2, 3.2.2.3	Termer reviderade i överensstämmelse med ISO-terminologi ("produkter" inkluderar "tjänster").
			Bilaga	Spårbarhetsmatris mellan ECM-vägledningarna och ECM-förordning har lagts till.

Innehåll

1. INLEDNING	6
1.1. Omfattning.....	6
1.2. Principer för denna vägledning	7
2. DOKUMENTINFORMATION.....	8
2.1. Dokumentbeskrivning.....	8
2.2. Referensdokument	8
2.3. Definitioner, terminologi och förkortningar	9
2.3.1. Standardtermer och förkortningar	9
2.3.2. Särskilda termer och förkortningar	10
3. FÖRKLARINGAR	15
3.1. Certifieringens omfattning	15
3.1.1. Godsvagnar från tredjeländer.....	15
3.1.2. Ramar inom EU och EEA.....	15
3.1.3. ECM hemmahörande i en medlemsstat och som drivs i annan medlemsstat/andra medlemsstater	16
3.1.4. Certifierings- och ackrediteringsorgan.....	16
3.1.4.1. Rättslig grund	17
3.1.4.2. Hemmahörande i eller utanför EU	18
3.1.5. Fordon som omfattas.....	20
3.2. Enhet som ansvarar för underhåll.....	21
3.2.1. Definition.....	21
3.2.2. Ansvarsområden.....	22
3.2.2.1. ECM	23
3.2.2.2. Fordonsinnehavare.....	24
3.2.2.3. RU/IM	25
3.2.2.4. Underhållsverkstad	27
3.2.2.5. Registreringsinnehavare.....	28
3.2.2.6. Certifieringsorgan	28
3.2.2.7. Ansvarighet.....	29
3.2.2.8. Jurisdiktion.....	30
3.3. Underhållssystem.....	30
3.3.1. Ledningsfunktion.....	31
3.3.2. Underhållsutvecklingsfunktion	31
3.3.2.1. Underhållsdokumentation.....	31
3.3.2.2. Underhållsutvecklingsprocess	34
3.3.2.2.1. <i>Detaljerad process</i>	34
3.3.2.2.2. <i>Lägga ut underhållsutvecklingen på entreprenad till enheter specialiserade på komponenter</i>	37
3.3.2.2.3. <i>Resultat från arbetsgruppen för godsvagnsunderhåll</i>	37
3.3.3. Funktion för styrning av flottans underhåll.....	38
3.3.4. Funktion för utförande av underhåll.....	39
3.3.5. Länkar mellan funktionerna	40
3.3.6. Lägga ut funktioner på entreprenad	41
3.3.6.1. Inledning.....	41
3.3.6.2. Affärsmodeller	42
3.3.6.2.1. <i>Alla aktiviteter hanteras internt</i>	43
3.3.6.2.2. <i>När driftfunktioner läggs ut på entreprenad (delvis eller i sin helhet) eller när ledningsfunktionen delvis läggs ut på entreprenad</i>	43
3.3.7. Relationer mellan enheter och funktioner.....	44

3.3.7.1. Integrerat RU i det gamla järnvägssystemet	44
3.3.7.2. Godsvagnar i det gamla järnvägssystemet.....	45
3.3.8. Överföring av existerande fordon från en ECM till en annan	45
3.4. Utbyte av information	46
3.5. Övergångsbestämmelser	47
3.6. Ansökan och certifieringsformulär	47
3.7. Växelvekan	47
3.7.1. Växelvekan med WAG TSI (inklusive ISP)	47
3.7.2. Växelvekan med TSI OPE.....	47
3.7.3. Växelvekan med NVR:s beslut.....	47
3.7.4. Växelvekan med ERATV	48
3.7.5. Växelvekan med GCU	48
3.7.6. Växelvekan med CSM riskbedömning	48
3.7.7. Växelvekan med kommissionens rekommendation 2011/217/EU	48
BILAGA A: SPÅRBARHETSMATRIS.....	49

Lista över bilder

<i>Bild 1: Vanliga relationer mellan ECM, fordonsinnehavare och RU.....</i>	<i>22</i>
<i>Bild 2: Andra möjliga relationer mellan ECM, fordonsinnehavare och RU.</i>	<i>22</i>
<i>Bild 3: Underhållsutvecklingsprocessen.....</i>	<i>37</i>
<i>Bild 4: Länkar mellan funktionerna i underhållssystemet.....</i>	<i>40</i>
<i>Bild 5: Exempel på länkar mellan funktioner i underhållssystemet för godsvagnar.....</i>	<i>41</i>
<i>Bild 6: Lägga ut underhållsfunktioner på entreprenad.</i>	<i>42</i>
<i>Bild 7: Relationer mellan enheter och underhållsfunktioner i det gamla järnvägssystemet.....</i>	<i>45</i>

Tabellista

<i>Tabell 1: Dokumentstatus.....</i>	<i>2</i>
<i>Tabell 2: Tabell över referensdokument.....</i>	<i>8</i>
<i>Tabell 3: Terminologitabell.</i>	<i>10</i>
<i>Tabell 4: Tabell över förkortningar.</i>	<i>13</i>
<i>Tabell 5: Spårbarhetsmatris mellan ECM-vägledningarna och ECM-förordningen.....</i>	<i>49</i>

1. INLEDNING

1.1. Omfattning

Denna vägledning ger information om tillämpningen av "Kommissionens förordning om ett certifieringssystem för enheter som ansvarar för underhåll av godsvagnar [1]" i enlighet med artikel 14(a) i säkerhetsdirektivet. Denna förordning kommer i fortsättningen att kallas "ECM-förordning".

Syftet med denna vägledning är att ge en korrekt och allmän förståelse för koncepten av ECM som utarbetats i ECM-förordningen, men innehåller inga juridiskt bindande yttranden. Den innehåller förklarande information om potentiell användning för alla aktörer¹ vars aktiviteter kan komma att påverka säkerheten i järnvägssystem och som direkt eller indirekt måste tillämpa ECM-förordningen. Den kan användas som en förklaringshjälp, utan att på något sätt föreskriva obligatoriska procedurer som måste följas och utan att etablera juridiskt bindande praxis. Vägledningen ger förklaringar om bestämmelserna i ECM-förordningen för att öka förståelsen för de närmanden och regler som beskrivs däri.

Vägledningen måste läsas igenom och tillämpas som ett icke-bindande informativt dokument och som hjälp vid tillämpning av ECM-förordningen. Den ska användas tillsammans med ECM-förordningen för att förenkla tillämpningen, men ersätter den inte.

Vägledningen iordningställs av Europeiska Järnvägsbyrån (ERA) med stöd av järnvägsförbund och experter från nationella säkerhetsmyndigheter som ingår i arbetsgruppen för ECM-vägledningar ("Task Force on ECM Guidelines"). Den representerar en utarbetad samling idéer och information som samlats av byrån på interna möten och möten med ECM-arbetsgruppen och ovan nämnda arbetsgrupp. Vid behov kommer ERA att granska och uppdatera vägledningen för att den ska återspegla fortskridandet med de europeiska normerna, möjliga ändringar av ECM-förordningen och de erfarenheter om tillämpningen av ECM-förordningen som avgetts. Eftersom det inte är möjligt att ge ett tidsschema för denna revisionsprocess vid tidpunkten för dokumentets författande, bör läsaren vända sig till byrån för information om den senaste tillgängliga utgåvan av vägledningen eller konsultera byråns webbsida (<http://www.era.europa.eu>).

ECM-förordningen tillhandahåller en ram för harmonisering av krav och metoder för att fastställa dugligheten av enheter som ansvarar för underhåll av godsvagnar. Även om definitionen av ECM inte är bunden till godsvagnar, utan gäller för alla fordon som finns registrerade i NVR, i enlighet med ECM-förordningen, är omfattningen av detta dokument begränsad till godsvagnar. Det innebär dock inte att vägledningen inte gäller för andra fordon. Likväl finns det inga garantier om att informationen som tillhandahålls är fullständig eller att den är helt och hållet tillämplig som sådan. Innehållet i detta dokument kommer att revideras om obligatorisk certifiering krävs för ECMs för andra fordon.

När infrastrukturförvaltare (IMs) använder godsvagnar för att transportera material för anläggningsändamål eller för underhåll av infrastruktur agerar de som järnvägsföretag (se redogörelse (5) i ECM-förordningen). För att vara konsistent med ECM-förordningen kommer termen "IM(s)" att användas i hela dokumentet för utnämnda infrastrukturförvaltare som antar rollen som järnvägsföretag för egna behov.

¹ Aktörerna som avses är avtalsparterna enligt definitionen i artikel 5 i ECM-förordningen, inklusive deras leverantörer och

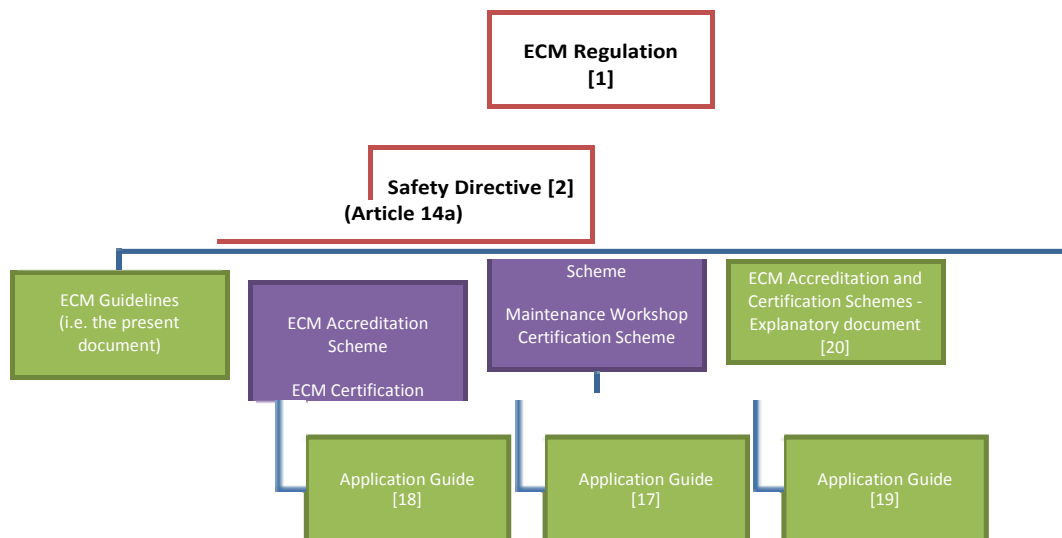
tjänsteleverantörer, eller certifieringsorgan enligt definitionen i artikel 6 i ECM-förordningen.

1.2.Principer för denna vägledning

Även om vägledningen kan förefalla vara ett enskilt dokument i syfte att läsas, ersätter den inte ECM-förordningen. Som jämförelsematerial finns det i denna vägledning, om relevant, en hänvisning till eller kopia av den artikel i ECM-förordningen som avses. I de fall där detta anses vara nödvändigt för att underlätta förståelsen innehåller efterföljande paragrafer en vägledning.

Huvudstrukturen i den aktuella vägledningen föreslogs, diskuterades och godkändes på det första mötet för arbetsgruppen för ECM-vägledningar ("Task Force on the ECM Guidelines").

Innehållet i denna vägledning kompletteras av andra existerande tillämpningsvägledningar och förklarande dokument enligt följande:



- *Tillämpningsvägledningen för det sektorsvisa ackrediteringssystemet* (i fortsättningen kallad ECM-ackrediteringssystem) [18] innehåller vägledningar som ska tillämpas av nationella ackrediteringsorgan vid bedömningen av certifieringsorgan som utför ECM-certifiering i överensstämmelse med ECM-förordningen (jämför artikel 6(2)).
- *Tillämpningsvägledningen för certifieringssystemet* [17] innehåller de vägledningar som ska tillämpas av certifieringsorgan vid bedömningen av ECM och sökande av separata underhållsfunktioner i överensstämmelse med ECM-förordningen (jämför artikel 7 och 8, artikel 5(2) till 5(5) och bilaga III).
- *Tillämpningsvägledningen för certifieringssystemet för underhållsverkstäder* [19] innehåller de vägledningar som ska tillämpas av certifieringsorgan vid bedömningen av ECM och sökande för den specifika funktionen för utförande av underhåll i överensstämmelse med ECM-förordningen (jämför artikel 7 och 8, bilaga III.I och bilaga III.IV).
- *Det förklarande dokumentet* [20] ska ge information för att öka förståelsen för varför och hur ECM-ackrediteringssystemet, ECM-certifieringssystemet, certifieringssystem för underhållsverkstäder och den specifika processen för när NSAs som agerar som certifieringsorgan har utarbetats.

2. DOKUMENTINFORMATION

2.1. Dokumentbeskrivning

Dokumentet är indelat i följande delar:

- (a) Kapitel 1 definierar vägledningens omfattning och innehåll
- (b) Kapitel 2 innehåller listan över referensdokument, definitioner, termer och förkortningar som används i dokumentet
- (c) Kapitel 3 ger detaljerad information om tillämpningsvägledningen

2.2. Referensdokument

Tabell 2: Tabell över referensdokument.

[Ref. nr]	Titel	Referens	Version
[1]	Kommissionens förordning (EU) nr 445/2011 av den 10 maj 2011 om ett certifieringssystem för enheter som ansvarar för underhåll av godsvagnar och om ändring av förordning (EG) nr 653/2007	445/2011/EU	10/05/11
[2]	Direktiv 2004/49/EG av den 29 april 2004 om säkerhet på gemenskapens järnvägar och om ändring av rådets direktiv 95/18/EG om tillstånd för järnvägsföretag och direktiv 2001/14/EG om tilldelning av infrastrukturkapacitet, uttag av avgifter för utnyttjande av järnvägsinfrastruktur och utfärdande av säkerhetsintyg (järnvägssäkerhetsdirektivet) (häri kallat "Säkerhetsdirektiv")	2004/49/EC (ändrat genom 2008/57/EC och 2008/110/EC)	16/12/2008
[3]	Direktiv 2008/57/EG av den 17 juni 2008 om driftskompatibiliteten hos järnvägssystemet inom gemenskapen (häri kallat "Driftskompatibilitetsdirektiv")	2008/57/EC	17/06/2008
[4]	Kommissionens förordning (EG) nr 352/2009 av den 24 april 2009 om antagande av en gemensam säkerhetsmetod för riskvärdering och riskbedömning som avses i artikel 6(3) a i Europaparlamentets och rådets direktiv 2004/49/EG	352/2009/EC	24/04/2009
[5]	Kommissionens förordning (EU) nr 1158/2010 av den 9 december 2010 om en gemensam säkerhetsmetod för bedömning av överensstämmelse med kraven för att erhålla säkerhetsintyg för järnväg	1158/2010/EU	9/12/2010
[6]	Kommissionens förordning (EU) nr 1169/2010 av den 10 december 2010 om en gemensam säkerhetsmetod för bedömning av överensstämmelse med kraven för att erhålla säkerhetstillstånd för järnväg	1169/2010/EU	10/12/2010
[7]	Teknisk specifikation för driftskompatibilitet avseende delsystemet "Rullande materiel i det transeuropeiska järnvägssystemet för konventionell trafik (WAG TSI)	IU-WAG-TSI Slutgiltigt utkast	Under revision
[8]	Kommissionens beslut av den 12 maj 2011 om teknisk specifikation för driftskompatibilitet avseende delsystemet Drift och trafikledning i det transeuropeiska järnvägssystemet för konventionell	2011/314/EU	12/05/2011

[9]	Kommissionens beslut av den 4 april 2011 om teknisk specifikation för driftskompatibilitet (TSI) avseende delsystemet "Rullande materiel – buller" i det transeuropeiska järnvägssystemet för konventionell trafik	2011/229/EU	04/04/2011
-----	--	-------------	------------

Ref: ERA/GUI/08-2011/SAF Vägledning för tillämpning av kommissionens



Säkerhetsenhet

Tabell 2: Tabell över referensdokument.

[Ref. nr]	Titel	Referens	Version
[10]	Kommissionens rekommendation av den 29 mars 2011 om godkännande för ibruktagande av strukturella delsystem och fordon enligt Europaparlamentets och rådets direktiv 2008/57/EG	2011/217/EU	29/03/2011
[11]	Kommissionens beslut av den 9 november 2007 om antagande av en gemensam specifikation för det nationella fordonsregistret som föreskrivs i artikel 14.4 och 14.5 i direktiv 96/48/EG och direktiv 2001/16/EG	2007/756/EC (ändr)	10/02/2011
[12]	Samförståndsavtal om grundläggande principer för ett gemensamt system för certifiering av enheter som ansvarar för underhåll av godsvagnar	-	14/05/2009
[13]	Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 765/2008 av den 9 juli 2008 om krav för ackreditering och marknadskontroll i samband med saluföring av produkter och upphävande av förordning (EEG) nr 339/93	765/2008/EC	09/07/2008
[14]	Slutlig rapport om aktiviteterna i arbetsgruppen för godsvagnsunderhåll	-	1.0 05/10/2010
[15]	Rekommendation om en gemensam säkerhetsmetod (CSM) om övervakning för järnvägssektorn	ERA/REC/SAF/	0.9
[16]	Rekommendation om en gemensam säkerhetsmetod (CSM) om övervakning för de nationella säkerhetsmyndigheterna	ERA/REC/SAF/	0.7
[17]	ECM-certifiering - Tillämpningsvägledning som inkluderar förklaringar av ECM-certifieringssystemet	ERA/GUI/	1.0
[18]	ECM-certifiering - Tillämpningsvägledning med ytterligare förklaringar om det sektorsvisa ackrediteringssystemet	ERA/GUI/10-	1.0
[19]	ECM-certifiering - Tillämpningsvägledning som inkluderar förklaringar av certifieringssystemet för underhållsverkstäder	ERA/GUI/11	1.0
[20]	ECM-ackrediterings- och certifieringssystem - Dokument med förklaringar	-	1.0 21/10/2011
[21]	Kommissionens förordning (EU) nr 1158/2010 av den 9 december 2010 om en gemensam säkerhetsmetod för bedömning av överensstämmelse med kraven för att erhålla säkerhetsintyg för järnväg	(EU) nr 1158/2010	09/12/2010
[22]	Kommissionens förordning (EU) nr 1169/2010 av den 10 december 2010 om en gemensam säkerhetsmetod för bedömning av överensstämmelse med kraven för att erhålla säkerhetstillstånd för järnväg	(EU) nr 1169/2010	10/12/2010
[23]	Kommissionens beslut av den 4 oktober 2011 om det europeiska registret över godkända typer av fordon	2011/665/EU	04/10/2011

2.3. Definitioner, terminologi och förkortningar

2.3.1. Standardtermer och förkortningar

De allmänna termerna och förkortningarna som används i detta dokument finns i vanliga ordböcker. På byråns webbsida (<http://www.era.europa.eu/Document-Register/Pages/Glossary-of-railway-terms.aspx>) finns det dessutom en ordlista över järnvägstermer, som huvudsakligen fokuserar på terminologi inom säkerhet och driftskompatibilitet, men även andra områden som byrån kan komma att använda i sitt dagliga arbete liksom i sina arbetsgrupper för att utarbeta framtida publikationer.

Särskilda termer och förkortningar definieras i avsnitten nedan.

2.3.2. Särskilda termer och förkortningar

Detta avsnitt definierar särskilda termer och förkortningar som ofta används i dokumentet.

Tabell 3: Terminologitabell.

Term	Definition
Ackreditering	Ett intyg från tredje part rörande ett organ för bedömning av överensstämmelse som utgör ett formellt bevis för att organet är behörigt att utföra specifika bedömningar av överensstämmelse.
Ackrediteringsorgan	Behörigt organ som genomför ackreditering (ISO/IEC 17000:2004 - klausul 2.6).
Ackrediterings-system	Dokumenterat och allmänt tillgängligt system med regler som fastställer kraven för ackrediteringsorgan utöver vad som följer ISO/IEC 17011, om tillämpligt (anpassad från EA 2-11).
Byrå	Europeiska Järnvägsbyrån (ERA).
Överklagandeorgan	Existerande domstol (eller administrativt organ) inom medlemsstaten där certifieringsorganet har sitt säte och behörighet att pröva talan vid överklagandet av ansökande ECM mot beslut av sådant certifieringsorgan.
Certifiering	Ett intyg från tredje part rörande produkter, procedurer, system eller personer (ISO/IEC 17000:2004).
Certifieringsorgan	Ett organ, utnämnt enligt artikel 10, ansvarigt för certifieringen av enheter som ansvarar för underhåll, baserat på kriterierna i bilaga II (ECM-förordningen). En opartisk organisation som har den nödvändiga kompetensen att driva ett certifieringsprogram (ISO).
Certifierings-system	Certifieringssystem relaterat till specifika produkter för vilka samma specificerade krav, specifika regler och procedurer gäller (ISO).
Container	Övergripande term för låda som är tillverkad för godstransport och som är tillräckligt stabil för upprepad användning, som kan staplas och som har anordningar som tillåter omlastning mellan olika transportsätt (terminologi för kombinerad transport. Ekonomisk kommission för Europa UN/ECE. 2001. Webbsida för den internationella unionen för kombinerad järnvägs- och landsvägstransport UIRR).
Farligt gods	De ämnen och varor som enligt RID inte får transporteras, eller som endast får transporteras på de villkor som anges däri (direktiv 2004/49/EC).
ECM	Den enhet som har ansvar för underhållet av ett fordon och är registrerad som sådan i NVR (järnvägssäkerhetsdirektivet).
ECM-certifiering	Ett certifikat som utfärdas för en enhet som ansvarar för underhåll enligt artikel 14a(4) i direktiv 2004/49/EG.
ERATV	Europeiskt register för godkända typer av fordon som avses i artikel 34 i driftskompatibilitetsdirektivet (kommissionens beslut 2011/665/EU).
EA Multilateralt avtal (EA MLA)	Ett avtal som tecknats mellan medlemmar i EA:s ackrediteringsorgan för erkännande av likvärdigheten, pålitligheten och därför godkännandet av ackrediterade certifieringar, inspektioner, kalibreringsintyg och testrapporter i hela Europa.
Europeiskt samarbete för ackreditering (EA)	Den europeiska samarbetsorganisationen för ackrediteringsorgan som erkänns mot den europeiska förordningen 765/2008. Alla medlemsstater i Europeiska Unionen är medlemmar i EA.
Godsvagn	Ett icke-självgående fordon avsett för transport av gods eller andra material som ska användas för verksamheter såsom anläggande eller underhåll av infrastruktur (ECM-förordning).
Fordonsinnehavare	Fordonsinnehavare är den person eller enhet som, i egenskap av ägare av eller nyttjanderättshavare till ett fordon, använder fordonet som ett transportmedel och är registrerad som sådan i det nationella fordonsregister (NVR) som avses i artikel 33 i Europaparlamentets och rådets direktiv 2008/57/EG av den 17 juni 2008 om driftskompatibilitet hos gemenskapens järnvägssystem (omarbetning) (*), (artikel 3(s) i säkerhetsdirektivet

Tabell 3: Terminologitabell.

Term	Definition
Underhåll	Arbeten avsedda att bibehålla en funktionell enhet i, eller återställa den till, ett tillstånd i vilket den kan utföra den funktion som krävs av den, och därvid säkerställa säkerhetssystemens fortsatta integritet och överensstämmelse med tillämpliga standarder och lämplig underhållsdokumentation eller uppgraderingsspecifikation (ERA). ELLER Kombination av alla tekniska, administrativa aktiviteter samt ledningsaktiviteter under en enhets livscykel avsedd att hålla kvar den, återställa den i ett tillstånd som den kan utföra de funktioner som krävs (EN 13306:2001).
Underhållsnivå	Underhåll kan delas in i 5 nivåer: <ul style="list-style-type: none"> • Den första nivån inkluderar åtgärder för kontroll och övervakning som görs före avfärd (pre-departure) eller under färd. • Den andra nivån inkluderar inspektioner, kontroller, tester, snabba byten av reservdelar och förebyggande och korrigerande åtgärder under en begränsad tid mellan två schemalagda resor. • Den tredje nivån motsvarar de åtgärder som huvudsakligen utförs i specialiserade inrättningar i ett underhållscenter. Det inkluderar ingripande av förebyggande och korrigerande underhåll och schemalagda byten av komponenter. Fordonet är inte i aktiv tjänst på denna underhållsnivå. • Den fjärde nivån omfattar större underhållsarbeten, i allmänhet kallade översyner (av modulära delsystem eller hela fordonet). • Den femte nivån omfattar renovering, ändringar, mycket tunga reparationer, byte eller uppgradering, förutom om det krävs tillstånd av driftskompatibilitetsdirektivet.
Underhållsplan	Strukturerad uppsättning uppgifter för utförandet av underhållet, inklusive aktiviteter, procedurer och metoder (reviderad WAG TSI). Beskrivningen av denna uppsättning uppgifter inkluderar: <ul style="list-style-type: none"> • demonterings-/monteringsanvisningar med ritningar som krävs för korrekt montering/demontering av utbytbara delar • underhållskriterier • kontroller och prov, särskilt av säkerhetsrelevanta delar. Dessa inkluderar visuell kontroll och oförstörande provningar (om tillämpligt, t.ex. för att spåra brister som kan ha en negativ inverkan på säkerheten). • verktyg och material som krävs för att utföra uppgiften • förbrukningsmateriel som krävs för att utföra uppgiften • personlig säkerhets- och skyddsutrustning
Underhållsregler	Nationella och europeiska lagar och standarder relaterade till underhåll av godsvagnar.
Underhålls-schema	Beskriver schemat för olika underhållsuppgifter enligt definitionen i underhållsspecifikationen från ECM.
Underhålls-specifikation	ECM-specifikationsdokument som innehåller all nödvändig information för tekniskt underhåll av vagnen. OBS: Samma underhållsspecifikation kan användas av flera ECMs, t.ex. VPI-underhållsspecifikation.
Underhålls-verkstad	En mobil eller fast enhet som består av personal, inklusive de med ledningsansvar, verktyg och inrättningar organiserade för att utföra underhåll på fordon, delar, komponenter eller underenheter i fordon (ECM-förordning).
Arbetsfordon (OTM - on track machine)	Arbetsfordon är fordon särskilt konstruerade för anläggning och underhåll av spåret. Arbetsfordon används i tre olika lägen: arbetsläge, transportläge såsom självgående fordon samt transportläge såsom draget fordon.
Erkännande	Erkända certifieringsorgan är certifieringsorgan enligt artikel 6 i ECM-förordningen och som valts av medlemsstater genom en särskild verifieringsprocess avseende kompetens som sammanställts av offentliga nationella myndigheter förutom NABs.

Tabell 3: Terminologitabell.

Term	Definition
Erkännandeorgan	Rättslig eller administrativ enhet som har särskilda uppgifter och sammansättning, med erkänd behörighet att publicera standarder (anpassad från ISO 17000 och ISO/IEC vägledning 2 för definitioner av "erkännande" och "organ").
Registreringsinnehavaren	Ansvarig enhet som anmäler eventuella ändringar av uppgifter i det nationella fordonsregistret, skrotning av fordon eller sitt beslut om att den inte längre tänker registrera fordonet till en myndighet i en medlemsstat där fordonet erhållit godkännande (driftskompatibilitetsdirektivet).
Underhållsintyg	En försäkran som den enhet som utför underhållet ger till den som ansvarar för styrningen av flottans underhåll, om att underhållet har utförts i enlighet med underhållsbeställningarna (ECM-förordning).
Intyg för återinsättande i drift	En försäkran, baserad på ett underhållsintyg, som ges till användaren, exempelvis ett järnvägsföretag eller en fordonsinnehavare, av enheten som ansvarar för underhåll, om att alla lämpliga underhållsarbeten har slutförts och att vagnen som tidigare tagits ur drift är i ett sådant skick att den kan användas på ett säkert sätt, eventuellt med tillfälliga användningsbegränsningar (ECM-förordning)
RID	Förordningar avseende internationell järnvägstransport av farligt gods, som föreskrivs under 2008/68/EC.
Rullande materiel	Rullande materiel omfattar all materiel som trafikerar hela eller delar av det transeuropeiska järnvägsnätet för konventionella tåg, bland annat motorvagnståg med el- eller förbränningsmotordrift, lok med el- eller förbränningsmotordrift, personvagnar, godsvagnar, inbegripet rullande materiel konstruerat för transport av lastbilar, maskiner för underhåll av spår och lägningsmaskiner. Var och en av ovanstående kategorier måste delas in i rullande materiel för internationell användning, rullande materiel för nationell användning (med inbegripande av lokal, regional eller långdistandanvändning av materiel) och särskilda fordon (driftskompatibilitetsdirektivet).
Service	Resultatet av minst en aktivitet som utförts på samma gränssnitt mellan leverantören och kunden och är i allmänhet obestämd (ISO).
Växelflak	En enhet som är tillverkad för godstransport som är anpassad för ett optimalt utnyttjande av de tillåtna vägtransportdimensionerna och utrustad med gripanordningar som möjliggör omlastning mellan olika transportsätt, vanligtvis mellan järnväg och väg (terminologi för kombinerad transport. Ekonomisk kommission för Europa UN/ECE. 2001. Webbsida för den internationella unionen för kombinerad järnvägs- och landsvägstransport UIRR).
Tredje part	Den tredje parten bedömer uppgifter på uppdrag av någon. Dess arbete måste vara oberoende och professionellt avseende arbetet som ska utföras.
Trailer	Ett fordon utan framdrivning för transport av gods, avsedd för påkoppling till ett motordrivet fordon, förutom påhängsvagnar (terminologi för kombinerad transport. Ekonomisk kommission för Europa UN/ECE. 2001. Webbsida för den internationella unionen för kombinerad järnvägs- och landsvägstransport UIRR).
Typ av fordon	En fordonstyp som definierar de grundläggande projekteringskännetecknen för fordonet som omfattas av ett enhetligt typkontrollintyg (driftskompatibilitetsdirektivet).
Enhet	Övergripande term som används för rullande materiel. Den omfattas av tillämpningsområdet för denna TSI och omfattas därmed av kravet på ett EG-kontrollintyg (reviderad WAG TSI). En enhet kan bestå av: <ul style="list-style-type: none"> • en godsvagn eller vagn som kan drivas separat, som har en individuell ram monterad på egna hjul, eller • en sammansättning av permanent anslutna element, dessa element kan inte drivas separat, eller • separata rail bogies kopplade till ett kompatibelt vägfordon, en kombination som utgör en sammansättning av ett järnvägskompatibelt system.
Fordon	Varje enskild enhet av rullande materiel, till exempel ett lok, en personvagn eller en godsvagn (driftskompatibilitetsdirektivet).

Tabell 4: Tabell över förkortningar.

Förkortning	Innebörd
AB	Ackrediteringsorgan
APIS	Godkännande för ibruktagande (av strukturella delsystem och fordon)
CA	Bedömning av överensstämmelse
CAB	Organ för bedömning av överensstämmelse
CSM	Gemensam säkerhetsmetod
EA	Europeiskt samarbete för ackreditering (http://www.european-
EC	Europeiska Kommissionen (http://ec.europa.eu/index_en)
ECCM	Europeiska gemensamma kriterier för underhåll
ECM	Enhet som ansvarar för underhåll
EEA	Europeiska ekonomiska samarbetsområdet
EFTA	Europeiska frihandelssammanslutningen (http://www.efta.int)
ERA	Europeiska Järnvägsbyrån (http://www.era.europa.eu)
EU	Europeiska Unionen
EVIC	Europeisk katalog för visuella inspektioner
EWT	Europeisk spårbarhetskatalog för hjulpar
FMM	Styrning av flottans underhåll
GCU	General Contract of Use (http://www.gcubureau.org)
HoS	Sektorschef (ERA-organisation)
HR	Personaladministration
IAF	International Accreditation Forum (http://www.iaf.nu/)
IM	Infrastrukturförvaltare
ISP	Utbytbara reservdelar
ISV	Mellanliggande kontrollintyg
IT	Informationsteknologi
MDL	Utförande av underhåll
MDV	Underhållsutveckling
MF	Ledningsfunktion
MLA	Multilaterala avtal
MoU	Samförståndsavtal
MRA	Avtal om ömsesidigt erkännande
MS	Medlemsstat
MW	Underhållsverkstad
NAB	Nationellt ackrediteringsorgan
NANDO	New Approach Notified and Designated Organisations
NoBo	Anmält organ
NSA	Nationell säkerhetsmyndighet
NVR	Nationellt fordonsregister
OTIF	Mellanstatliga organisationen för internationell järnvägstrafik (http://www.otif.org)
PO	Project Officer (ERA-organisation)

Tabell 4: Tabell över förkortningar.

Förkortning	Innebörd
OTM	Arbetsfordon
RISC	Kommitté för driftskompatibilitet och säkerhet för järnvägar enligt artikel 21 i direktiv 96/48/EC för driftskompatibilitet för transeuropeiska järnvägssystemet för höghastighetståg. (eller artikel 29 i driftskompatibilitetsdirektivet 2008/57/EC (omarbetning)) och artikel 27 i järnvägssäkerhetsdirektivet.
RS	Rullande materiel
RSD	Järnvägssäkerhetsdirektivet
RU	Järnvägsföretag
SMS	Säkerhetsledningssystem
TEN	Transeuropeiska järnvägssystemet
TFEU	Fördraget om Europeiska unionens funktionssätt
VPI	Vereinigung der Privatgüterwagen-Interessenten (http://www.vpihamburg.de)

3. FÖRKLARINGAR

3.1. Certifieringens omfattning

Syftet med detta kapitel är att förtydliga olika aspekter relaterade till aktörernas geografiska situation (ECMs, certifieringsorgan, ackrediteringsorgan) och produkter (godsvagnar) involverade i ECM-certifieringen.

Detta inkluderar även vilka fordonskategorier som uppfyller den gällande definitionen av "godsvagn" och som faller under ECM-certifieringens omfattning.

3.1.1. Godsvagnar från tredjeländer

När ECMs som är registrerade i EU underhåller godsvagnar som kommer från tredjeländer kan behovet av en ECM-certifiering och en NVR-registrering av dessa vagnar ifrågasättas. I detta sammanhang gäller följande rättsliga ramar:

- 1) Artikel 33(5) i driftskompatibilitetsdirektivet stipulerar följande: *“När det gäller fordon som tas i bruk för första gången i ett tredjeland och som i en medlemsstat godkänns för ibruktagande på dess territorium ska den medlemsstaten se till att de uppgifter som anges i artikel 2 d–f kan hämtas i det nationella fordonsregistret. Sådana uppgifter som avses i artikel 2(f) (enheten som ansvarar för underhållet) får ersättas med säkerhetskritiska uppgifter avseende underhållsplaneringen”*. Driftskompatibilitetsdirektivet stiftar inte lagar om ECM-certifieringen. I princip kan det innebära ett undantag för att inkludera ECM i NVR-registreringen. Detta förhindrar dock inte att dessa godsvagnar som kommer från tredjeländer har en ECM tilldelad och certifierad på motsvarande sätt.
- 2) I enlighet med artikel 14(a)(8) i säkerhetsdirektivet *kan medlemsstaterna i följande fall besluta sig för att uppfylla förpliktelserna för att identifiera enheten som ansvarar för underhåll och certifiera denna genom alternativa åtgärder.*
 - a) *fordon som är registrerade i ett tredjeland och som underhålls i enlighet med lagstiftningen i detta land*
 - b) *fordon som används i sådana nät eller på sådana linjer (t.ex. 1520) där spårvidden skiljer sig från spårvidden i gemenskapens huvudjärnvägsnät och för vilka kraven som avses i paragraf 3 säkerställs genom internationella avtal med tredjeländer*
 - c) *fordon som identifieras i artikel 2(2), och militärutrustning och specialtransporter för vilka det krävs ett särskilt tillstånd utfärdat av en nationell säkerhetsmyndighet före tjänstens tillhandahållande*

I detta fall finns det fortfarande ett behov att ha tilldelat och certifierat ECM, men medlemsstaten skulle kunna definiera alternativa åtgärder mot ECM-förordningen. Avseende nät på 1520 mm, kommer ECM-certifieringens ramar som implementeras att bero på existerande avtal och lagar.

Sammanfattningsvis måste ECMs som arbetar med godsvagnar från tredjeländer i varje fall vara tilldelade och certifierade. Inga undantag tillåts i detta hänseende.

3.1.2. Ramar inom EU och EEA

När en ECM har certifierats i enlighet med ECM-förordningen är ett sådant ECM-certifikat giltigt inom hela EU för de godsvagnar som används inom det europeiska ekonomiska samarbetsområdet EEA (EU, Norge, Island, Liechtenstein) och Schweiz.

Schweiz har infört införlivande av direktiv 2004/49/EC, 2008/57/EC och ECM-förordningen i sina nationella lagar. Följaktligen gäller ECM-förordningen på rättslig och obligatorisk grund.

3.1.3. ECM hemmahörande i en medlemsstat och verksam i annan medlemsstat/andra medlemsstater

ECMs har på samma sätt som andra ekonomiska operatörer fördel av etableringsfriheten (artikel 49 i TFEU) och friheten att tillhandahålla tjänster (artikel 56 i TFEU). Det innebär att de kan utöva sin aktivitet i flera medlemsstater, utöver den stat där deras huvudkontor ligger. Detta kan ske i en annan medlemsstat, antingen tillfälligt genom att tillhandahålla tjänster i olika situationer, till exempel:

- där utan att ha dotterföretag eller en verksamhetsgren i en sådan medlemsstat
- kan de etablera dotterbolag (med en separat juridisk person) eller
- verksamhetsgrenar (som inte är juridiska personer) i andra medlemsstater

Förutom att täcka en ECM:s aktiviteter i medlemsstaten med huvudkontoret, täcker certifikatet även aktiviteterna av alla verksamhetsgrenar eller dotterföretag som ECM skulle kunna ha i andra medlemsstater, men endast om de tillhör samma rättsliga enhet som det överordnade företaget. Detta skulle vara fallet för dotterföretag som etablerats av en ECM i en annan medlemsstat och som inte antar en "ECM ledningsfunktion", vilket en ECM inte kan tilldela andra (se artikel 4.3 i ECM-förordningen).

Om dotterföretaget inte antar ECM-ledningsfunktionen men åtar sig andra underhållsfunktioner som det enligt avtal tilldelats av det överordnade företaget, räcker det att det överordnade företaget har ECM-certifierats (även om dotterföretaget kan ansöka om en egen certifiering) (underhållsfunktionscertifiering) på frivillig grund och på så sätt tillhandahålla ECM ett förutsättande av överensstämmelse).

Om dotterföretaget däremot har en sådan ECM-ledningsfunktion, är den i sig en ECM och måste certifieras (utöver det överordnade företagens certifiering). Följaktligen skulle detta dotterföretag skilja sig från det överordnade företaget avseende ECM-roll, och det skulle tilldelas ECM och därför inkluderas i NVR (se även kapitel 3.2.1.).

I slutändan finns det endast en tilldelad ECM. Om andra funktioner är delvis eller helt certifierade på frivillig grund av entreprenörer, är det inte rättsligt bindande att inkludera referensen till dessa certifikat i ECM-certifikatet. Om entreprenörer eller dotterföretag certifierar en del funktioner på frivillig grund, är det inte förbjudet att lägga till denna extra information i ECM-certifikatet.

3.1.4. Certifierings- och ackrediteringsorgan

Inom EU:s rättsliga ramar, och mer specifikt inom ECM-förordningen och förordning 2008/765/EC [13], är det för certifieringsorgan utanför EU möjligt att vara verksamma inom EU och ackrediteras för att utföra ECM-certifiering. På samma sätt kan ackrediteringsorgan utanför EU även ackreditera certifieringsorgan utanför EU för att utföra motsvarande ECM-certifiering.

3.1.4.1. Rättslig grund

Enligt redogörelsen (7) av ECM-förordningen gäller följande: "*Certifikat som har utfärdats av certifieringsorgan i tredjeländer, vilka har utsetts enligt kriterier och krav som motsvarar dem i denna förordning, bör i regel godtas som likvärdiga med ECM-certifikat som har utfärdats i unionen*". Ingen annan bestämmelse i ECM-förordningen har att göra med certifieringsfrågor från certifieringsorgan i tredjeländer.

Det innebär att medlemsstater under särskilda villkor ska godkänna ECM-certifikat utfärdade av certifieringsorgan i tredjeländer. För att göra det ska medlemsstater huvudsakligen:

- säkerställa att sådana certifieringsorgan uppfyller de allmänna kriterierna och principerna enligt bilaga II i ECM-förordningen och eventuella efterföljande sektorsvisa ackrediteringssystem
- säkerställa att de beslut som fattas av certifieringsorgan med säte i tredjeländer kan överklagas (enligt kraven i artikel 6(3) i ECM-förordningen), och
- säkerställa att även sådana certifieringsorgan själva har ackrediterats av nationella ackrediteringsorgan i överensstämmelse med förordning 765/2008

Under förordning 765/2008 är principen att en enhet som vill vara verksam som ett certifieringsorgan ska begära ackreditering från det nationella ackrediteringsorganet (NAB) i medlemsstaten som den har sitt säte i, eller från NAB i en annan medlemsstat som medlemsstaterna utsett till att utföra ackrediteringstjänster (se artikel 7 i förordning 765/2008). Det är även möjligt att ackrediteringen görs av ett annat NAB i de fall då:

- medlemsstaten inte har ett eget NAB (artikel 7(1)(a)), eller
- NAB inte erbjuder den ackrediteringstjänst som önskas (artikel 7(1)(b)), eller
- NAB inte på ett framgångsrikt sätt har genomgått den referensbedömning som krävs (artikel 7(1)(c))

I enlighet med artikel 7(1) i förordning 765/2008, *om ett organ för bedömning av överensstämmelse som vill ansöka om ackreditering ska vända sig till det nationella ackrediteringsorganet i den medlemsstat där det har sitt säte, eller hos det nationella ackrediteringsorgan som medlemsstaten kan anlita i enlighet med artikel 4(2)*. Följaktligen ska ett certifieringsorgan inom EU alltid enbart begära ackreditering av nationella ackrediteringsorgan inom EU.

Förordning 765/2008 tillåter ackreditering av certifieringsorgan utanför EU av nationella ackrediteringsorgan utanför EU (se särskilt hänvisningen till "*ett system för referentbedömning bland nationella ackrediteringsorgan i medlemsstaterna och andra europeiska länder*" i redogörelse (23) i denna förordning).

Artikel 11(2) i förordning 765/2008 föreskriver att "*De nationella myndigheterna ska erkänna likvärdigheten hos de tjänster som tillhandahålls av de ackrediteringsorgan som har framgångsrikt genomgått referentbedömning i enlighet med artikel 10, och därmed, baserat på den presumtion som avses i punkt 1 i den här artikeln, godta dessa organs ackrediteringsintyg och de intyg som utfärdas av de organ för bedömning av överensstämmelse som ackrediterats av dem*". Det innebär att ackrediteringscertifikat som utfärdas av ett erkänt ackrediteringsorgan och certifikat som utfärdas av ackrediterade certifieringsorgan ska erkännas inom EU.

Även om certifieringsorgan med säte i tredjeländer inte direkt styrs av ECM-förordningen, måste de ändå uppfylla förpliktelserna och uppgifterna som föreskrivs

certifieringsorgan av ECM-förordningen, så att de certifikat som utfärdas till enheter som ansvarar för underhållet av godsvagnar som används i EU anses godtagbara.

3.1.4.2. Hemmahörande i eller utanför EU

För ett certifieringsorgan som beviljar ett ECM-certifikat eller ett ackrediteringsorgan som ackrediterar ett certifieringsorgan kan följande gälla:

- Certifieringsorganet är hemmahörande i eller utanför EU
- Ackrediteringsorganet är hemmahörande i eller utanför EU

Tabellen nedan presenterar möjliga scenarier:

	Certifieringsorgan i EU	Certifieringsorgan utanför EU
Ackrediteringsorgan i EU	Scenario 1	Scenario 2
Ackrediteringsorgan utanför EU	Scenario 3 (ej tillämplig)	Scenario 4

I scenario 1 och 2 ackrediteras certifieringsorgan som är eller inte är hemmahörande i eller utanför EU av nationella ackrediteringsorgan i EU, och därför gäller ECM:s ackrediteringsorgan. Efter godkänd ackreditering är certifieringsorganen berättigade att bevilja giltiga ECM-certifikat inom EU.

Scenario 3 gäller inte, eftersom EU-certifieringsorgan endast får begära ackreditering av nationella ackrediteringsorgan inom EU (se artikel 7(1) i förordning 765/2008).

I scenario 4 kan ackrediteringen av certifieringsorgan utanför EU som gjorts av ackrediteringsorgan utanför EU godkännas² inom EU, under följande förutsättningar:

- a) Ackrediteringsorganet utanför EU erkänns av EU indirekt via internationella multilaterala avtal om erkännande mellan ackrediteringsorgan.

EA (europeiskt samarbete för ackreditering) har utarbetat avtal med andra europeiska organisationer (särskilt EFTA). Ett flertal länder utanför EU (Schweiz, Turkiet, Norge, Kroatien, Brasilien, Australien osv.) är fullvärdiga medlemmar i EA.

Det finns även multilaterala avtal och multilaterala avtal om erkännande mellan länder som är med i EA, under vilka rapporter och certifikat som utfärdats av ackrediteringsorgan erkänns internationellt.

Därför är det möjligt att erkänna ett ackrediteringsorgan utanför EU under bestämmelserna i MLA (multilateralt avtal) som utarbetats av EA. Då skulle ackrediteringsorganet (AB) i tredjelandet erkännas av nätverket av ABs i EA (endast om det undertecknat MLA). Trots detta måste man, för att ha ömsesidigt erkännande av ackrediterade certifikat, möta följande krav:

- EA kontrollerar med positivt resultat att AB använder ECM-ackrediterings- och certifieringssystem med samma ramar och procedurer.

2

Förordning 765/2008 tillåter ackreditering av certifieringsorgan utanför EU av ackrediteringsorgan utanför EU (se kapitel 3.1.4.1.).

- All ackreditering av certifieringsorgan i tredjelandet som beviljats av AB utförs kontinuerligt och fullföljer kraven i ECM:s ackrediterings- och certifieringssystem.

Som det tidigare omnämnts, föreskriver artikel 11(2) i förordning 765/2008 att "*De nationella myndigheterna ska erkänna likvärdigheten hos de tjänster som tillhandahålls av de ackrediteringsorgan som har framgångsrikt genomgått referentbedömning i enlighet med artikel 10, och därmed, baserat på den presumtion som avses i punkt 1 i den här artikeln, godta dessa organs ackrediteringsintyg och de intyg som utfärdas av de organ för bedömning av överensstämmelse som ackrediterats av dem*". Det innebär att ackrediteringscertifikat som utfärdas av ett erkänt ackrediteringsorgan och certifikat som utfärdas av dess certifieringsorgan ska erkännas inom EU.

Länder utanför EU som är kandidater för tillträde till EU kan alltid tillämpa ECM:s certifieringssystem och kan till och med tillämpa systemet som erkänns av EA. I sådana fall skulle det vara möjligt att tillfredsställa kravet från dessa tredjeländer att ha specifika avtal med EU när certifieringssystemet väl har nått tillräcklig mognad i dessa länder.

- b) Ackrediteringsorganet utanför EU utnämns direkt via internationella statliga avtal mellan EU och en del tredjeländer (EFTA, EEA, Australien, Kanada, Japan Nya Zeeland, USA, Israel och Schweiz). Under samma avtal erkänns NABs och "anmälda organ".

I detta fall är det möjligt för certifieringsorgan utanför EU att i linje med EU-direktiv och i enlighet med bestämmelserna i MRA bedöma produkter som placeras på EU:s marknad.

Därför är möjligt att etablera direkt erkännande av ackrediteringsorgan utanför EU av EU:s medlemsstater under bestämmelserna i MRA (avtal om ömsesidigt erkännande). Proceduren finns på Europeiska Kommissionens webbsida under följande länk:

<http://ec.europa.eu/enterprise/policies/single-market-goods/internationalaspects/mutual-recognition-agreement/conformity-assessment/indexen.htm>

Sådan benämning sker i enlighet med relevanta villkor i MRA, i stora drag baserat på samma kriterier som för "anmälda organ". I enlighet med villkoren i MRA:s ramavtal och relevanta sektoriella bilagor, kommer dessa ABs att i en del sektorer utföra samma uppgifter som "anmälda organ" inom EU. I detta fall, och i linje med Europeiska Kommissionens procedurer som gäller för "anmälda organ" (NoBos), kommer de att inkluderas i NANDO-databasen (inklusive listan över anmälda organ i direktiven om driftskompatibilitet [3]).

Viktigt att nämna är även IAF:s (International Accreditation Forum) roll som harmoniserar det internationella erkännandet mellan ABs. Under IAF MLA kan det finnas ett erkännande av ett AB i ett tredjeland av ett NAB i en EU-medlemsstat (och tvärt om). Till skillnad mot MRA mellan EU-medlemsstater och tredjeländer eller EA MLA, är dessa avtal inte rättsligt bindande för nationella myndigheter.

Reglerna i OTIF för certifiering och granskning av enheten som ansvarar för underhållet, som antogs på teknikerkommitténs fjärde session i Bern (den 14-15 september 2011), är likvärdiga avseende kraven för ECM-förordningen. Det innebär att certifikat för enheter som ansvarar för underhåll under OTIF-regler kan anses vara "tekniskt" **men inte "rättsligt"** likvärdigt med de ECM-certifikat som beviljas under EU-lag. Det rättsliga "erkännandet" av en sådan ram ska utarbetats av ovan nämnda scenario 4.

Även om certifieringsorgan med säte i tredjeland inte direkt styrs av ECM-förordningen, måste de ändå överensstamma med förpliktelseerna och uppgifterna som föreskrivs certifieringsorgan av en sådan förordning. Denna situation kan garanteras av ackrediteringsorgan i tredjeländer i ett specifikt avtal med EU.

3.1.5.Fordon som omfattas

Följande fordon uppfyller den gällande definitionen av "godsvagn" och omfattas därför av ECM-förordningen:

- godsvagnar för höghastighets- eller konventionella järnvägssystem. Även om det inte förekommer höghastighetsgodsvagnar idag, måste förordningen förutsätta att det kan finnas sådana i framtiden.
- godsvagnar i enlighet med ECM-förordningen är inte enbart de som begränsas till dessa TIO, utan alla vagnar med behörighet för järnvägsnät enligt säkerhetsdirektivet.
- kommersiell transport av gods inkluderas.
- godsvagnar som används av infrastrukturförvaltare eller deras entreprenörer i underhållssyfte eller för anläggning av infrastrukturen. Tre typer av godsvagnar måste tas med i beräkningen:

- Alla enheter/vagnar utan egen framdrivningskraft som ska användas på spår i drift faller under ECM-certifieringen.
- Enheter/vagnar som endast ska användas på spår som inte är i drift behöver inte falla under ECM-certifieringen.

Till skillnad mot spår i drift är spår som inte är i drift (eller ur drift) spår som befinner sig under anläggning eller underhåll. Detta skulle även kunna inkludera spår som endast används inom depån. I varje fall ska medlemsstaten bestämma om dessa spår ska ingå i järnvägsnätverket.

- Varje vagn/enhet som kan drivas, transporteras eller dras separat som ett fordon av en drivenhet på spår i drift faller under ECM-certifieringen.

Utan att det påverkar medlemsstaternas rätt att utesluta fordon i enlighet med artikel 1(3) i driftskompatibilitetsdirektivet och artikel 14a(8) i säkerhetsdirektivet faller:

1. varje enhet/fordon som transporteras på spår i drift (som eventuellt kommer att användas på spår som inte är i drift) under ECM-certifieringen.
2. individuella enheter/vagnar som är en del av en fast eller en icke-fast kombination som kan transporteras separat över spår i drift faller under ECM-certifieringen. En kombination av enheter/vagnar som endast kan transporteras och drivas som en fast kombination kan anses vara en enhet under ECM-certifieringen.

Exempelvis gällde detta närmande för den typen av fordon som går under namnet OTM (arbetsfordon).

Är ECM-certifiering nödvändigt?

Arbetsfordon som enbart används på spår som inte är i drift, för varje enskilt om de är självgående eller inte **Krävs inte**

Icke-självgående arbetsfordon som delvis eller helt och hållet används på spår i drift **Nödvändigt**

Är ECM-certifiering nödvändigt?

Självgående arbetsfordon som helt eller delvis drivs på spår i drift och i självgående läge **Inte nödvändigt**

Personvagnar som emellanåt transporterar gods omfattas inte, eftersom de är utformade för och huvudsakligen används för persontransport, och utsätts inte för kontinuerligt utbyte mellan RUs.

- Flatvagnar för intermodal transport av containrar, växelflak och vagnar. De ingår inte i kategorin vagnar för farligt gods, eftersom de inte är speciellt utformade för transport av farligt gods och sällan används i detta syfte.
- Sektorn skulle kunna besluta sig för att utöka ECM-certifieringens omfattning till andra fordon än godsvagnar på frivillig grund.

Artikel 14a(3) i säkerhetsdirektivet [2] avser alla fordon, medan artikel 14a(4) endast avser godsvagnar. Det innebär att ECM:s förpliktelser är samma för alla fordon men att certifieringen endast gäller för godsvagnar. Det innebär för närvarande att andra typer av fordon inte kan hanteras under omfattningen av godsvagnar. Om ECM-certifieringen utökas till andra typer av fordon, under nationell lag, ska dessa implementeringsregler anmälas till Europeiska Kommissionen för att kontrollera att dessa regler inte har en negativ inverkan på driftskompatibiliteten.

3.2. Enhet som ansvarar för underhåll

3.2.1. Definition

I enlighet med artikel 3(t) i järnvägssäkerhetsdirektivet är en enhet som ansvarar för underhåll (ECM) en "enhet som har ansvar för underhållet av ett fordon och är registrerad som sådan i NVR". Artikel 14a(2) i detta direktiv klargör också att: "Ett järnvägsföretag, en infrastrukturförvaltare eller en innehavare **kan** vara den enhet som ansvarar för underhåll". Alternativen i denna lista är inte uteslutande.

Därför är alla organ registrerade som sådana i NVR ECMs. Detta kan inkludera (men behöver inte utesluta): järnvägsföretag, infrastrukturförvaltare, fordonsinnehavare, underhållsverkstad, tillverkare eller till och med ett industriellt företag. Registrering av ECM i NVR är dock inte tillräckligt eftersom motsvarande ansvarsområden (som skildras i artikel 14a(3) i järnvägssäkerhetsdirektivet) och uppgifter (som ett minimum förvaltningsfunktionen, se vidare i kapitel 3.3 för mer detaljer) måste antas. I varje fall ska ECM möta relevanta krav i enlighet med bilaga III i ECM-förordningen och tillämpa dem genomgående, eftersom denna försäkran ges av den obligatoriska ECM-certifieringen.

En vanlig affärsmodell som illustrerar förhållandet mellan en ECM, en fordonsinnehavare och en eller flera RUs kan vara följande:



Bild 1: Vanliga relationer mellan ECM, fordonsinnehavare

och RU. Andra möjliga affärsmodeller (inte exklusive) kan vara följande:

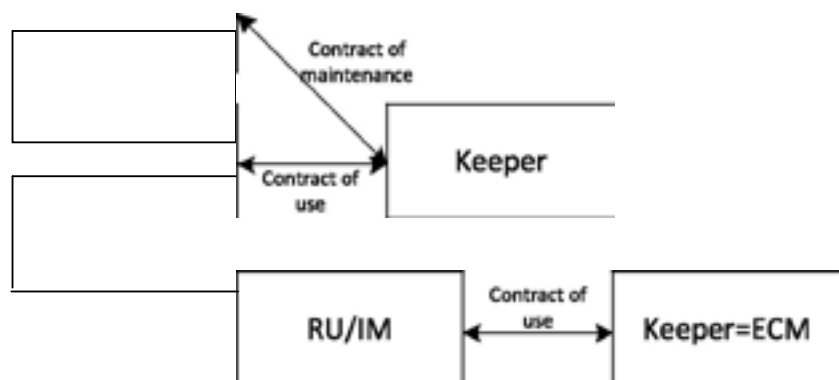


Bild 2: Andra möjliga relationer mellan ECM, fordonsinnehavare och RU.

De olika rollerna (ECM, RU/IM, fordonsinnehavare, underhållsverkstad, registreringsinnehavare) kan inbegripa en eller flera enheter, under förutsättning att de uppfyller respektive ansvarsområden (se kapitel 3.2.2.). Exempelvis ska ett järnvägsföretag som har rollen av ECM, förutom dess uppgifter och arbetsområden som järnvägsföretag, även uppfylla kraven i artikel 14a(3) i järnvägssäkerhetsdirektivet och certifieringskraven i ECM-förordningen.

Det har inte reglerats vem som ska utse ECM. Detta avgör berörda parter inom järnvägssektorn. Artikel 33 i driftskompatibilitetsdirektivet talar om att registreringsinnehavaren ansvarar för att tillhandahålla information för registrering av fordon till registreringsenheten. Denna information inkluderar bland annat benämningen av ECM (se kapitel 3.2.2.).

3.2.2. Ansvarsområden

Järnvägsparternas ansvarsområden förklaras i säkerhetsdirektivets artikel 4, 14a och 16 (för NSAs). Avseende godsvagnar förklaras ansvarsområdena även i ECM-förordningen.

Även om ECM-förordningen endast gäller för godsvagnar kan det funktionellt motiveras att villkoren i artikel 4 och bilaga III som beskriver underhållssystemet ska gälla för alla fordon som omfattas av säkerhetsdirektivet.

Villkoren i artikel 5(2) till 5(5) som beskriver förpliktelserna relaterade till utbytet av information mellan parter ska gälla för alla fordon som omfattas av säkerhetsdirektivet.

För fordon som inte omfattas av säkerhetsdirektivet ska bestämmelserna i artikel 4, 5(2) till 5(5) och bilaga III betraktas som god praxis för att sätta upp och underhålla ett underhållssystem.

3.2.2.1. ECM

Avseende ansvarsområdena för en ECM gäller artikel 14a(3) i järnvägssäkerhetsdirektivet för ECMs för alla fordon som omfattas av säkerhetsdirektivet, och beaktar att:

"Enheten ska se till att de fordon för vars underhåll den ansvarar är i säkert skick genom ett system för underhåll. I detta syfte ska den enhet som ansvarar för underhåll se till att fordonen underhålls i enlighet med

- a) *underhållsdokumentationen för varje fordon,*
- b) *gällande krav, inklusive underhållsregler och TSI-bestämmelser.*

Den enhet som ansvarar för underhåll ska själv utföra underhållet eller anlita kontrakterade underhållsverkstäder.

"de fordon för vars underhåll den ansvarar är i säkert skick genom ett system för underhåll" innebär att ECM måste ha ett underhållssystem som kan garantera säkert skick utan att andra parter behöver vidta ytterligare underhållsåtgärder. Säkert skick är ett villkor för säker drift, liksom allmänt säker konstruktion. För att uppnå säker drift måste RU/IM även kontrollera alla andra relaterade risker, exempelvis för förare eller fordonsdugligheten av tågen med resor (se kapitel 4.2.2.5. i TSI OPE)

ECM ansvarar för att skapa underhållsdokumentation för varje fordon (se även kapitel 3.3.2.1.) och att säkerställa att denna underhållsdokumentation tillämpas på ett riktigt sätt.

Som en del av underhållsledningsfunktionen ska ECM själv utföra nödvändig samordning och övervakning av alla sina underhållsarbeten. Dessa uppgifter kan delvis läggas ut på entreprenad, men samordningen och övervakningen i sin helhet förblir huvuduppgiften för ledningsfunktionen i ECM i enlighet med artikel 4(3) i ECM-förordningen. De andra underhållsfunktionerna kan (helt eller delvis) utföras internt eller (helt eller delvis) läggas ut på entreprenad (se även kapitel 3.3.6.). Detta inkluderar inkallande av teknisk expertis om sådan inte finns internt, exempelvis från fordons- eller komponenttillverkare, och tillämpning av avtalade underhållsverkstäder.

För godsvagnar täcker certifieringen av ECM de fyra funktionerna som definieras i artikel 4(1) i ECM-förordningen och omnämns igen i kapitel 3.3. i detta dokument. Certifieringen av hela funktionen är även möjlig för delar eller komponenter för vagnen eller för en viss underhållsnivå, t.ex. utförande av underhåll för tungt underhåll av bromskomponenter eller hjulpar.

Oavsett vilka arrangemang som tillämpas för funktioner som läggs ut på entreprenad, är ECM ansvarig för resultatet av de underhållsaktiviteter som den förvaltar, och ska inrätta ett system för att övervaka prestanda avseende dessa aktiviteter (se artikel 4(4) i ECM-förordningen). Om fordonsinnehavaren ingår ett avtal med en ECM innebär det inte att han nödvändigtvis måste ansvara inför RU.

ECM måste informera sina klienter om alla ändringar av certifikatstatus (ändrad, förnyad, upphävd) som kan orsaka ansvarsfrågor avseende avtalet (se även kapitel 3.2.2.7.).

För andra fordon som omfattas av säkerhetsdirektivet gäller ECM-certifieringen inte. Trots detta kan järnvägsparter sätta upp initiativ för att certifiera ECMs. Sådana initiativ ska baseras på certifieringsprinciperna som beskrivs i ECM-förordningen och lämpliga ansökningsdokument, dvs. ECM-ackrediteringssystemet. Det är uppenbart att dessa certifieringar inte är rättsligt bindande.

3.2.2.2. Fordonsinnehavare

Fordonsinnehavaren definieras i artikel 3(s) i säkerhetsdirektivet. Enligt denna definition gäller begreppet "fordonsinnehavare" för alla fordon.

Säkerhetsdirektivets artikel 4(4) definierar i stora drag fordonsinnehavarens ansvarsområden. Fordonsinnehavaren måste säkerställa att de produkter som erbjuds genomgående möter säkerhetskraven. Avtalet som slutits mellan en fordonsinnehavare och RU/IM/ECM ska täcka alla relevanta krav, inklusive åtminstone: ansvarsområden och uppgifter relaterade till säkerhetsfrågor, förpliktelser relaterade till överföring av relevant information, spårbarheten av säkerhetsrelaterade dokument och möjlig överensstämmelse med specifika underhållsregler (t.ex. nationella standarder).

Om inget annat specificerats i registreringsdokumenten anses fordonsinnehavaren vara "registreringsinnehavaren" enligt innebörden i artikel 33(3) i driftskompatibilitetsdirektivet (se bilaga 3.2.3 i NVR-beslut [11]).

En fordonsinnehavare kan vara en ECM, men det är inte obligatoriskt.

Med hänsyn till den europeiska lagstiftningen har fordonsinnehavaren även följande ansvarsområden:

- Eftersom det inte finns någon rättsligt gällande bestämmelse om att en fordonsinnehavare måste tilldela ECM, kan följande fall gälla:
 - välja en ECM och teckna avtal med den, och om nödvändigt, teckna avtal med underleverantörer (t.ex. underhållsverkstäder)
 - etablera arbetsrelationer med en ECM som åläggs fordonsinnehavaren (t.ex. av ägaren)
- Garantera att informationen som riktas till registreringsenheten är riktig och måste få garantier för godsvagnar om att ECM innehar ett giltigt certifikat. Om fordonsinnehavaren inte är registreringsinnehavaren måste han ändå garantera att fordonet överensstämmer med gällande lagstiftning (som affärsparter med RU), och därmed att informationen som förklaras i NVR är riktig
- Säkerställa att fordonet ställs till förfogande i tid åt ECM för att utföra underhållsarbeten i enlighet med besluten från styrningen av flottans underhåll
- Implementera korrigerande åtgärder (t.ex. kontakta ECM) om det uppstår tekniska problem med fordonet. RU/IM informerar fordonsinnehavaren som i sin tur informerar ECM, förutom om annat avtalats (t.ex. RU informerar ECM direkt)
- För godsvagnar: Vidta särskilda åtgärder om ECM-certifikatet upphävs eller återkallas (t.ex. informera en annan ECM, utföra verifikation av godsvagnar). Upphävande och återkallande av ECM-certifikat implicerar att den ECM som

är registrerad i NVR inte längre tillmötesgår den gällande lagstiftningen och att registreringen av godsvagnen därför upphävs, och därmed att användning förbjuds. Fordonsinnehavare måste sedan informera sina affärspartners (dvs. RU/IM);

- Specificera användningsvillkoren för vagnar, speciellt om det finns särskilda villkor (t.ex. typ av gods som får transporteras)
- Aktivt delta i utbytet av information mellan ECMs och RUs om det inte finns något direkt avtal om utbyte av information mellan ECMs och RUs

Bestämmelserna i GCU gäller för innehavare av godsvagnar och RUs som användare av vagnar³. Fordonsinnehavarnas förpliktelser och rättigheter beskrivs i kapitel II i GCU (se även kapitel 3.7.5.).

3.2.2.3. RU/IM

Järnvägssäkerhetsdirektivet förklarar i artikel 4(3) att RUs och IMs ska ansvara för säker drift, och för att uppfylla detta ansvar måste de etablera ett SMS. RU/IM är ansvariga för säker drift och måste därför kontrollera att fordon underhålls på ett sådant sätt att de kan användas säkert.

RUs eller IMs ska garantera, genom sina SMS, att alla risker relaterade till deras aktiviteter kontrolleras, inklusive tillhandahållande av underhåll och material och nyttjande av entreprenörer (se artikel 9(2) i säkerhetsdirektivet).

Det innebär särskilt följande:

- För alla fordon måste RU/IM garanteras, genom lämplig övervakning, att produkterna som erbjuds genomgående möter underhållskraven (särskilt för de aktiviteter som påverkar säkerheten).

Detta kan uppnås genom att man garanterar att underhållssystemet (som inrättats av ECM) säkerställer säkert skick. Likväl är det ECM:s unika ansvar att garantera detta säkra skick genom ett underhållssystem. Därför ansvarar ECM för resultatet av underhållet.

För godsvagnar är ECM-certifieringen ett effektivt och lämpligt sätt att stötta kontrollen av risker associerade till tillhandahållandet av underhåll, och garanterar att godsvagnar underhålls av en kompetent enhet och personal. Därför måste inte RU göra en ny utvärdering av en ECM som redan beviljats ECM-certifikat. Enligt artikel 5(1) i ECM-förordningen ska RU/IM se till att de godsvagnar som används, före avfärd har en certifierad ECM som ansvarar för underhållet och att användningen av vagnen motsvarar certifikatets omfattning. Detta kan förenklas av att avtal sluts med fordonsinnehavaren.

- ECM-certifieringen, liksom alla andra certifieringar, garanterar inte RU/IM att det aldrig kommer att förekomma bristande överensstämmelse av vagnarna på grund av felaktigt underhåll. Mellan underhållsåtgärder kan ett fordon även skadas av användare.

³ För fordonsinnehavare och RUs som undertecknade GCU. För övriga är fordonsinnehavarnas och RU:s ömsesidiga förpliktelser

och rättigheter avseende användandet av vagnar som finns i GCU alltid en anledning att sluta avtal.

För alla fordon ansvarar därför RU/IM för att ytterligare åtgärder som beskrivs nedan vidtas. RU/IM bör genomföra inspektioner och övervakningsåtgärder före tågets avfärd eller under färd. Dessa inspektioner och övervakningsåtgärder ska överensstämja med processen som beskrivs i dess SMS (se redogörelse (5) i ECM-förordningen). De utförs för att säkerställa att tåget är fullt funktionsdugligt före och under färden (se kapitel 4.2.2.5 i TSI OPE). Med andra ord måste RU/IM säkerställa att alla fordon liksom fordonskombinationer för ett tåg eller ett tågset uppfyller alla krav avseende säkerhet och den rutt som tåget ska användas på. Syftet är inte att kontrollera att underhållet var lämpligt och gjort på rätt sätt, utan att fordonen är funktionsdugliga.

En del av inspektions- och övervakningsåtgärderna utförs av RU/IM själv (t.ex. förare och/eller driftpersonal), en del lägger RU/IM ut på entreprenad till andra enheter som fordonsinnehavare, underhållsverkstäder, ECM eller till och med IM⁴. Men även om en del åtgärder läggs ut på entreprenad bär RU/IM ansvaret enligt artikel 4(3) i säkerhetsdirektivet. RU måste besluta hur dennes förpliktelser ska uppfyllas och, om nödvändigt, avtala med de andra deltagarna om vilka regler som ska gälla för procedurer som de andra deltagarna övertar åt RU.

Inspektioner och övervakningsåtgärder före avfärd och under färd kan av ECM betraktas på något av följande sätt: Å ena sidan som en insats när underhållsdokumentationen uppdateras, eftersom RU kan kräva en lägsta prestationsnivå (genom att sluta avtal). Å andra sidan kan underhållsdokumentationen ses som en insats av RU/IM för att uppdatera omfattningen av inspektioner och övervakningsåtgärder före avfärd och under färd, eftersom ECM skapar ett visst tillstånd på fordonet efter att underhåll genomförts. Detta tillstånd ska sedan användas för att utarbeta eller anpassa inspektioner och övervakningsåtgärderna före avfärd och under färd. Därför kan omfattningen av inspektioner och övervakningsåtgärder intressera ECM, medan andra aspekter av underhållsdokumentationen kan vara intressanta för RU/IM. Av denna anledning ska utbytet av information utarbetas av järnvägsparterna.

- Om en avtalspart, särskilt ett RU, enligt artikel 5(7) i ECM-förordningen har motiverade grunder att misstänka att en viss ECM inte uppfyller kraven enligt artikel 14a(3) i direktiv 2004/49/EG eller certifieringskraven i denna förordning, ska avtalsparten utan dröjsmål underrätta certifieringsorganet om detta. Certifieringsorganet ska vidta lämpliga åtgärder för att kontrollera om påståendet om bristande överensstämmelse är motiverat, och informera de involverade parterna (inklusive den kompetenta nationella säkerhetsmyndigheten som avses) om resultaten av undersökningen. Om man är osäker på vilken behörighet en ECM har ska RU/IM informera certifieringsorganet som certifierade ECM och fordonsinnehavaren (affärspartner). Det kan informera NSA men det är inte obligatoriskt att göra det. Till följd av detta kan certifieringsorganet begränsa certifikatets omfattning, upphäva certifikatet eller återkalla certifikatet, beroende på hur allvarliga bristerna är (se artikel 7(7) i ECM-förordningen).
- Enligt artikel 5(3) ska RU/IM tillhandahålla information om de aktiviteter som faktiskt som utförts. Särskilt tillryggalagd sträcka och specifika driftvillkor begärs av ECM för att uppdatera underhållsdokumentationen. Denna informationsspridning ska organiseras genom avtal mellan RU och ECM eller mellan RU och fordonsinnehavaren (fordonsinnehavaren har en mellanroll).
- Enligt artikel 5(5) i ECM-förordningen ska alla avtalsparter utbyta information om säkerhetsrelaterade fel, olyckor, incidenter, händelser som kunde ha lett till olyckor och

andra farliga händelser samt om eventuella restriktioner av godsvagnarnas användning.

RU/IM ska uppfylla sina skyldigheter om överföring av information till sina affärspartners, dvs. andra RUs/IMs, fordonsinnehavare och ECMs, eftersom det skulle kunna finnas direkta relationer mellan RU/IM och ECM (t.ex. om RU även påtar sig rollen som fordonsinnehavare eller RU avtalsenligt föreskrivs ECM och begär direkt utbyte av information).

För detta ändamål bör RU/IM sluta avtal med sina affärspartners för alla vagnar som används. Dessa slutna avtal bör vara förenliga med de förfaranden som beskrivs av ett RU eller en IM i dess SMS, inbegripet tillvägagångssätt för utbyte av information (se redogörelsen (6) i ECM-förordningen).

RU/IM kan dock inte hela tiden vara informerad om varje avtal som slutits mellan fordonsinnehavaren och ECM (och i en del fall direkt med underhållsverkstäder utan att vara avtalsrättsligt bunden med ECM) för alla vagnar det/den använder.

- RU/IM ska vidta alla nödvändiga kontrollåtgärder för att hålla de identifierade riskerna relaterade till tillhandahållandet av underhåll under kontroll. Dessa risker bör betonas av ett strukturerat närmande till riskbedömning och en systematisk analys av resultat relaterade till rutinövervakningen som inrättats av RU/IM som en del av dess SMS-avtal.

I praktiken kommer det att vara upp till RU/IM att se till att de avtal som slutits följs, för att hålla risken associerad till tillhandahållande av underhåll under kontroll. RU bär fullt ansvar för att riskerna relaterade till underhållsarbeten kontrolleras, även om kontrollen har lagts ut på entreprenad till en tredje part.

Efter att säkerhetscertifikat/säkerhetstillstånd har beviljats kan den nationella säkerhetsmyndighetens (NSA) tillsynsverksamhet rikta in sig på de aktiviteter hos RU/IM som NSA anser ger upphov till de allvarligaste riskerna eller där riskerna är minst välkontrollerade (se bilaga IV i EU 1158/2010, bilaga III i EU 1169/2010 och dessutom CSM avseende övervakning). I enlighet med artikel 9 i ECM-förordningen kan NSA under tillsynsverksamheterna även begära, av motiverade skäl, att ECM inte överensstämmer med kraven i artikel 14a(3) i säkerhetsdirektivet eller med certifieringskraven i denna förordning. NSA måste sedan informera certifieringsorganet, som i sin tur kan vidta nödvändiga åtgärder och/eller, beroende på hur kritisk risken är, NSA av RU/IM begära tillämpning av kompletterande villkor för att kontrollera risken, eller begränsa certifikatets omfattning (ändra tillstånd), eller till och med återkalla certifikatet (upphäva tillstånd). I enlighet med artikel 16(2) i säkerhetsdirektivet har NSA anförtrots att kontrollera att de strukturella undersystemen (t.ex. rullande materiel) drivs och underhålls i enlighet med tillämpliga väsentliga krav som tillhandahålls för respektive TSI (t.ex. WAG TSI). Därför kan NSA även övervaka det underhållssystem som inrättats av ECM, oavsett om dessa aktiviteter är relaterade till godsvagnar eller till andra fordonskategorier, med samma potentiella konsekvenser.

Om avtal sluts med en fordonsinnehavare kan RU tillämpa förpliktelserna som beskrivs i kapitel III i GCU (se även kapitel 3.7.5.).

3.2.2.4. Underhållsverkstad

En underhållsverkstad är en enhet som har en ledning, personal, verktyg och alla nödvändiga inrättningar för att utföra underhållsarbeten på själva fordonet eller fordonets delar och komponenter. Mobila teams som är beroende av en fast

struktur där underhållsarbeten utförs eller som är självförsörjande, och som uppfyller kraven i definitionen av en underhållsverkstad enligt beskrivningen häri, kan jämföras med underhållsverkstäder.

Underhållsverkstaden utför underhåll, vilket innebär att den utför det tekniska verkställandet av arbeten som definieras i underhållsdokumentationen och som beställs av ECM eller möjligen RU/IM (se kapitel 3.7.5.).

Underhållsverkstaden måste ha behörighet att utföra de underhållsuppgifter som krävs i beställningarna. I allmänhet skickar underhållsverkstaden en rapport med underhållsregister till enheten som beställde det. Denna rapport innehåller detaljerad information om underhållsintyget.

Underhållsintyget definieras i artikel 3(f) i ECM-förordningen som en *försäkran som den enhet som utför underhållet ger till den som ansvarar för styrningen av flottans underhåll, om att underhållet har utförts i enlighet med underhållsbeställningarna*. Underhållsintyget kan inkludera förslag på tillfälliga användningsbegränsningar.

Det finns en viss tendens i stora avtal att beställaren inte bara begär att underhåll utförs, utan även att erfarenheter utbyts. Underhållsverkstäderna ska gå med på dessa önskemål.

Underhåll utförs av underhållsverkstäder för underhållsnivå 2 till 5 på olika platser:

- industriella byggnader med nödvändig industriell utrustning och verktyg
- spår runt de industriella byggnaderna som tillhör samma enhet
- spår som IM (stationer eller linjer)/RU/fordonsinnehavare/andra organisationer (t.ex. industriella anläggningar som tillhör klienter) ansvarar för

Underhåll kan utföras permanent, tillfälligt i regelbundna intervaller, på begäran eller som "en av" (dvs. ett avtal som slutits av en kund som inte har för avsikt att se underhållsverkstaden som den vanliga entreprenören) på varje plats.

3.2.2.5.Registreringsinnehavare

Artikel 33 i driftskompatibilitetsdirektivet stipulerar att registreringsinnehavaren är ansvarig för att tillhandahålla information (bland annat benämning av ECM, fordonsinnehavaren och ägaren) för att registrera fordon hos registreringsenheten (dvs. den enhet utformad av varje MS, i enlighet med artikel 33(1)(b) i driftskompatibilitetsdirektivet, för upprätthållande och uppdatering av NVR). Registreringsinnehavaren ska hålla uppgifterna uppdaterade i NVR genom att uppdatera information om ECM.

Om inget annat specificerats i registreringsdokumenten anses fordonsinnehavaren vara "registreringsinnehavaren" enligt innebörden i artikel 33(3) i driftskompatibilitetsdirektivet (se bilaga 3.2.3 i NVR-beslut [11]). En fordonsinnehavare kan vara en ECM men det är inte obligatoriskt.

3.2.2.6.Certifieringsorgan

Artikel 14a(4) i säkerhetsdirektivet föreskriver att ECM-certifikatet utfärdas av ett certifieringsorgan, det vill säga:

- ett ackrediteringsorgan
- ett erkänt organ
- en NSA

Sökande ECM kan fritt välja certifieringsorgan (artikel 6(1) i ECM-förordningen). Typ av certifieringsorgan (ackrediterad, erkänd eller NSA) väljs från fall till fall av varje medlemsstat (artikel 10(1) i ECM-förordningen). Men det hindrar inte ECM från att sluta avtal med ett certifieringsorgan som är ackrediterat i en annan medlemsstat eller till och med utanför EU (se även kapitel 3.1.4.) enligt principen om fri rörlighet för varor inom EU.

Artikel 6(2) i ECM-förordningen föreskriver att certifieringsorgan måste uppfylla bilaga II i ECM-förordningen och ECM-ackrediteringssystemet (efterföljande sektorsvisa ackrediteringssystem).

Medlemsstaten ska ansvara för att den NSA som agerar som ECM-certifieringsorgan har tillräcklig kompetens om den inte är ackrediterad eller erkänd. För detta ändamål ska medlemsstaterna använda kontrollåtgärderna i bilaga II i ECM-förordningen och ECM-ackrediteringssystemet. Medlemsstaten bör även informera alla intresserade parter om dessa kontrollåtgärder och resultatet av dessa, för att undvika att det uppstår tveksamheter avseende NSA:s behörighet.

För erkännande, när artikel 5(2) i förordning 765/2008 tillämpas, ska medlemsstaten tillhandahålla bevis inför kommissionen och andra medlemsstater om likvärdigheten mellan systemet som inrättats med bilaga II i ECM-förordningen och ECM-ackrediteringssystemet.

Certifieringsorganen måste undersöka och behandla påståenden (om bristande överensstämmelse) från NSA (artikel 9 i ECM-förordningen), RU eller annan part som slutit avtal (artikel 5(7) i ECM-förordningen) och vidta lämpliga åtgärder för att kontrollera om påståendet om bristande överensstämmelse är motiverat, och informera de involverade parterna (om nödvändigt även den kompetenta nationella säkerhetsmyndigheten) om resultaten av den genomförda undersökningen (artikel 5(7) i ECM-förordningen).

Certifieringsorganet är ensamt berättigat att, baserat på avsevärda ändringar jämfört med de omständigheter som gällde vid tidpunkten då certifikatet tilldelades, avgöra om ECM-certifikatet ska ändras, förnyas, tillämpningens omfattning begränsas, upphävas eller återkallas (jämför artikel 7(4) i ECM-förordningen), eller om ECM inte längre överensstämmer med certifieringskraven eller en förbättringsplan (jämför artikel 7(7) i ECM-förordningen).

3.2.2.7. Ansvarighet

De avtalsenliga eller utomobligatoriska ansvarighetsfrågorna, som privat lag i allmänhet, förblir inom medlemsstaternas kompetens, även om EU har ingripit i sådana fält där det var nödvändigt för att säkerställa att den interna marknaden fungerar riktigt. För detta har EU antagit två förordningar. Den ena avser vilken lag som tillämpas för avtalsförpliktelser, den andra lagen för utomobligatoriska förpliktelser (se Europaparlamentets och rådets förordning 593/2008 av den 17 juni 2008 om tillämplig lag för avtalsförpliktelser (Rom I) och Europaparlamentets och rådets förordning 864/2007 av den 11 juli 2007 om tillämplig lag för utomobligatoriska förpliktelser (Rom II)).

Dessa två förordningar upprättar en rad bindande regler för privat internationell lag som bestämmer vilken (nationell) lag som är tillämplig.

Så EU-förordningar som gäller för ECM uppfylls "utan att det påverkar det civilrättsliga ansvaret enligt medlemsstaternas lagstiftning" (se artikel 4(3) i säkerhetsdirektivet) eller "utan att det påverkar befintliga nationella och internationella regler om skadeståndsansvar" (se artikel 7(4) i säkerhetsdirektivet).

En ECM är ansvarig för avtalsbrott gentemot sina avtalspartners (RU, IM, fordonsinnehavare osv.) (enligt avtalet och lagen som styr avtalet), medan den ansvarar för skador orsakade av andra än dess avtalspartners (eller avtalspartners utanför avtalets omfattning) under de nationella lagar skadan omfattas av och det resulterande ansvaret.

3.2.2.8. Jurisdiktion

Artikel 6(3) i ECM-förordningen föreskriver att "Medlemsstaterna ska vidta nödvändiga åtgärder för att säkerställa att beslut som fattas av certifieringsorgan kan överklagas till domstol". Artikel 7(5) i samma förordning föreskriver att "Certifieringsorganet ska i detalj redogöra för de skäl som ligger till grund för vart och ett av de beslut det fattar. Certifieringsorganet ska underrätta den underhållsansvariga enheten om sitt beslut och om grunden för beslutet, tillsammans med uppgifter om förfarandet, tidsfristen för överklagande samt kontaktuppgifter för överklagandeorganet".

"Överklagandeorganet" som man hänvisar till i ECM-förordningen är inte ett nytt organ som inrättas av medlemsstaterna, utan en existerande domstol (eller ett administrativt organ) inom medlemsstaten där certifieringsorganet har sitt säte och som har behörighet att pröva talan vid överklagandet av ansökande ECM mot beslut av sådant certifieringsorgan. Lägg märke till att ingenting hindrar en ansökande ECM att ansöka om certifiering av två eller fler certifieringsorgan i olika länder (oavsett i eller utanför EU).

3.3. Underhållssystem

Artikel 1(2) i ECM-förordningen indikerar att syftet med certifieringssystemet är att tillhandahålla bevis att en ECM har inrättat ett **underhållssystem** och kan möta kraven i ECM-förordningen för att garantera säkert skick på godsvagnar, för vilka den är ansvarig för underhållet.

Som förklaras i kapitel 3.2.2. ska bestämmelserna i ECM-förordningen som riktar sig till underhållssystemet utökas till alla fordon som omfattas av säkerhetsdirektivet. Därför riktar sig detta kapitel även till alla fordon som omfattas av säkerhetsdirektivet, om inget annat omnämns.

Enligt artikel 4 i ECM-förordningen utgör underhållssystemet fyra funktioner:

- **Ledning**
- **Underhållsutveckling**
- **Styrning av flottans underhåll**
- **Utförande av underhåll**

Det ska inte tolkas som en strikt obligatorisk organisationsstruktur för ECMs. Trots detta ska strukturen som inrättats av ECM reflektera en funktionell uppdelning av underhållet. ECM måste binda alla element (interna tjänster, underdivisioner och entreprenörer) inom sin organisatoriska struktur till en eller fler underhållsfunktioner.

Denna uppdelning av underhållets funktioner är en god hjälp för att skapa ramen för frivilliga certifieringar för någon del av underhållsfunktionerna, och särskilt certifieringen av underhållsverkstäder (se kapitel 3.3.6.).

3.3.1. Ledningsfunktion

Ledningsfunktionen (MF) täcker koordinering och övervakning av alla ECM:s underhållsarbeten:

- De ledningsprocesser som är vanliga för all certifiering av ledningssystem men som här i detalj tar med vissa aspekter i beräkningen: ledarskap, riskbedömning, övervakning, organisatoriskt lärande. Implementering av CSM riskbedömning föreskrivs (se även kapitel 3.7.6.)
- De processer som är vanliga i all certifiering av ledningssystem men som anpassas till den specifika tillämpningen: struktur och ansvar, kompetensförvaltning, informationshantering, dokumentationsförvaltning.
- De processer relaterade till ledning av utkontrakterade aktiviteter. Detta är en avgörande punkt eftersom ECMs kan inkalla extern teknisk expertis och ofta ha styrningen av flottans underhåll och utförande av underhåll utlagda på entreprenad, som följs av avtal mellan fordonsinnehavare och RUs.

3.3.2. Underhållsutvecklingsfunktion

Underhållsutvecklingsfunktionen (MDV) täcker överensstämmelsen med driftskompatibilitetsregler och upprättandet och kontinuerlig uppdatering av **underhållsdokumentationen**.

3.3.2.1. Underhållsdokumentation

Artikel 14a(3) i säkerhetsdirektivet introducerar underhållsdokumentationen på följande sätt:

"...ska den enhet som ansvarar för underhåll se till att fordonen underhålls i enlighet med:

*(a) **underhållsjournalen** för varje fordon;"*

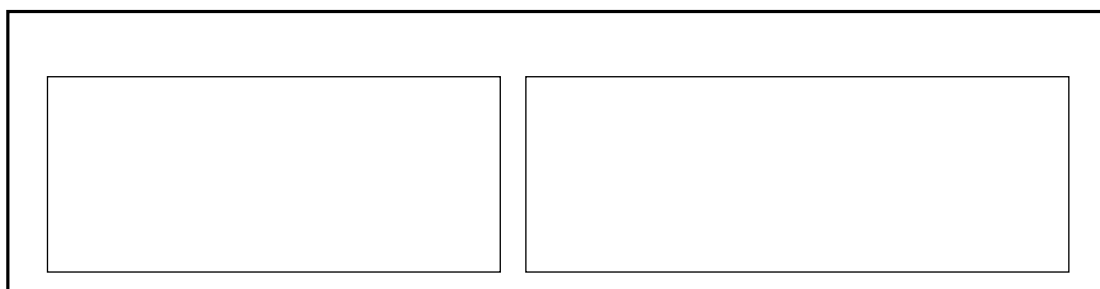
Enligt avsnitt II.4. och II.5. i bilaga III i ECM-förordning [1], är det ECM:s förpliktelse att utarbeta och underhålla (kontinuerligt uppdatera) underhållsdokumentationen.

Initial teknisk dokumentation

För fordon som överensstämmer med TSIs baseras det initiala utarbetandet av underhållsdokumentationen på den tekniska dokumentationen (se vidare i avsnitt 4 i bilaga VI i driftskompatibilitetsdirektivet [3]) och APIS (se vidare i [10]). Innehållet i den tekniska dokumentationen beskrivs i detalj i relevanta TSIs.

Eftersom driftskompatibilitet inte täcker all teknisk karakteristik för en vagn, utan endast de som gör att vagnen överensstämmer med de huvudsakliga kraven genom tillämpliga TSIs, kan det finnas ytterligare teknisk information som måste tillhandahållas ECM. Denna ytterligare tekniska information begärs avtalsenligt mellan sökanden och tillverkaren av vagnen.

Därför måste den **initiala tekniska dokumentationen** som underhållsdokumentationen bygger på, bestå av följande:



I allmänhet ska ECM inte ha tillgång till hela den tekniska dokumentationen. En ECM:s tillgång till den tekniska dokumentationen ska organiseras avtalsenligt med fordonsinnehavaren. Fordonsinnehavaren måste vara medveten om sitt ansvar att tillhandahålla lämplig och korrekt teknisk information om fordonet.

För fordon som överensstämmer med TSIs ska dokumentationen som beskrivs i relevanta TSIs tillhandahållas ECM som en del av den tekniska dokumentationen, exempelvis:

- godsvagnar: Kapitel 4.2.8. i bilagan till kommissionens beslut 2006/861/EC om teknisk specifikation för driftskompatibilitet (TSI) avseende delsystemet "Rullande materiel – godsvagnar" i det transeuropeiska järnvägssystemet för konventionella tåg;
- lokomotiv och personvagnar: kapitel 4.2.12. i bilagan till kommissionens beslut 2011/291/EC om tekniska specifikationer för driftskompatibilitet avseende delsystemet "Rullande materiel – Lok och passagerarfordon" i det transeuropeiska järnvägssystemet för konventionell trafik.

För fordon som inte överensstämmer med TSIs (majoriteten av existerande fordon) eller delvis överensstämmer med TSIs, ersätts den tekniska dokumentation av all teknisk och existerande underhållsinformation som medföljer vagnen.

Den initiala utvecklingen av underhållsdokumentationen ska alltid ta med i beräkningen förloppet för de planerade aktiviteterna.

Innehållet i underhållsdokumentationen

Underhållsdokumentationen är unik för varje fordon och innehåller all information som krävs för att utföra underhåll.

Underhållsdokumentationen består av följande fyra element:

1) **Allmän dokumentation**, som består av:

- ritningar och beskrivning av vagnen och dess komponenter
- alla rättsliga krav avseende underhållet av enheten
- ritningar av systemet (elektriska, pneumatiska, hydrauliska och styrkretsdiagram)
- extra system ombord (beskrivning av systemen inklusive beskrivning av funktionalitet, specifikation av gränssnitt och databearbetning och protokoll)

Denna dokumentation kan uppdateras av ECM.

- 2) **Verifikationsrapporten för underhållsdata**, som förklarar hur underhållsarbeten definieras, utformas och uppdateras för att garantera att fordonets karakteristik hålls inom tillåtna användningsgränser under dess livslängd och för att säkerställa att fordonet befinner sig i säkert skick i överensstämmelse med förloppet för de planerade aktiviteterna.

Verifikationsrapporten för underhållsdata ska ge ingångsuppgifter för att kunna bestämma kriterierna för underhållsarbeten. Verifikationsrapporten för underhållsdata består av:

- erfarenheter, principer och metoder som använts för att utforma underhållet av enheten
- gränsvärden för normal användning av enheten (t.ex. ([e.g. km/month](#)), klimatgränsvärden, godkända typer av last osv.) enligt förloppet för de planerade aktiviteterna
- relevanta uppgifter som använts för att utforma underhållet och uppgifternas ursprung (genom erfarenhet)
- prov, undersökningar och beräkningar som utförs för att utforma underhållet

Denna dokumentation måste uppdateras av ECM för att göra det möjligt att spåra ändringar i underhållet.

- 3) **Underhållsanvisningen**, som förklarar hur underhållsarbeten ska utföras. Underhållsarbeten omfattar, bland annat: inspektioner, övervakning, prov, mätningar, utbyten, justeringar, reparationer.

Underhållsarbeten delas upp i:

- förebyggande underhåll – schemalagt och styrt
- avhjälpan underhåll
- lätt och tungt underhåll

I princip ska underhållsanvisningen åtminstone innehålla:

- Komponenthierarki och funktionell beskrivning. Hierarkin sätter upp gränser för rullande materiel genom att förteckna alla delar som tillhör den rullande materielens produktstruktur och använder ett lämpligt antal bestämda nivåer. Den lägsta delen i hierarkin ska vara en utbytbar enhet.
- Reservdelslista: Reservdelslistan ska innehålla tekniska beskrivningar och funktionsbeskrivningar av reservdelarna (utbytbara enheter) och referenser från reservdelsleverantören och tillverkaren, för att tillåta identifiering och anskaffande av rätt reservdelar. Listan ska omfatta alla delar som specificeras för villkorat utbyte, eller vilka kan kräva utbyte efter elektriskt eller mekaniskt fel, eller vilka förväntas behöva utbytas efter oförutsedd skada. Driftskompatibilitetskomponenter ska anges med hänvisning till deras motsvarande försäkran om överensstämmelse.
- De gränsvärden för komponenter som inte får överskridas under drift ska anges. Det är tillåtet att specificera driftsbegränsningar vid feltillstånd (när vissa gränsvärden uppnåtts).
- Europeiska rättsliga skyldigheter: När komponenter eller system omfattas av särskilda europeiska rättsliga skyldigheter ska dessa skyldigheter registreras.
- En underhållsplan, dvs. en strukturerad uppsättning uppgifter för att utföra underhållet, inklusive aktiviteter, procedurer och medel. Beskrivningen av denna uppsättning uppgifter inkluderar:

- o demonterings-/monteringsanvisningar med ritningar som krävs för korrekt montering/demontering av utbytbara delar
- o underhållskriterier

- o kontroller och prov, särskilt av säkerhetsrelevanta delar. Dessa inkluderar visuell kontroll och oförstörande provning (om tillämpligt, t.ex. för att spåra brister som kan ha en negativ inverkan på säkerheten).
 - o verktyg och material som krävs för att utföra uppgiften
 - o förbrukningsmateriel som krävs för att utföra uppgiften
 - o personlig säkerhets- och skyddsutrustning
- Prov och förfaranden som ska utföras innan underhållsintyg och intyg för återinsättande i drift utfärdas.
- 4) **Konfigurationsdokumentation** för varje fordon (reservdelslista och stycklista), för att möjliggöra (särskilt men inte enbart) spårbarhet under underhållsarbeten under hela livslängden. Konfigurationsdokumentationen innehåller en förteckning över underhåll som genomförts. Spårbarheten av underhållsregister beror på hur de påverkar säkerheten och måste överensstämma med tillämplig lagstiftning.

3.3.2.2. Underhållsutvecklingsprocess

Underhållsutvecklingen börjar gälla när fordonet tas i drift.

3.3.2.2.1. Detaljerad process

Underhållsutvecklingsprocessen kan beskrivas på följande sätt:

Vid tidpunkten då fordonet tas i drift

Det interna utarbetandet av underhållsdokumentationen är beroende av den initiala tekniska dokumentationen (se föregående kapitel) och förloppet för de planerade aktiviteterna.

Processen kan beskrivas på följande sätt:

När aktiviteten startar är det viktigt att kontrollera att den initiala dokumentationen är relevant i jämförelse med de arbeten som har utförts eller planeras utföras och fordonsanvändarnas fastställda mål (fordonsinnehavare, RUs, IMs).

Under fordonets livscykel

I enlighet med bilaga III(II)(5) i ECM-förordningen är uppdateringen av underhållsdokumentationen beroende av följande:

- Gränsvärdena måste upprätthållas för att säkerställa fordonets driftskompatibilitet i enlighet med godkännandet för ibruktagandet. De förklaras i den initiala tekniska dokumentationen och varje uppdatering av denna dokumentation motiveras av en förändring av fordonets utformning.
- Information om aktiviteten, som exempelvis, men inte begränsad till:
 - o fordonets beteende under aktiviteten
 - o aktiviteternas typ och utsträckning (passagerare⁵ eller gods, höghastighet eller konventionella, långa raka linjer eller många kurvor, direktåg eller tåg med ett stort antal stopp-start osv.)
 - o tomma eller lastade resor
 - o tillryggalagd sträcka/restid
 - o incidenter, olyckor eller defekter under aktiviteten
 - o innehållet i den dagliga inspektionen som utförs av RUs (underhållsnivå 1)
 - o miljöförhållanden (berg, klimat, dammförhållanden, sand längs kust osv.)⁶
 - o förarnas beteende och kunskapsnivå⁷
 - o etc.
- Förteckning över underhåll som redan utförts, inspektioner som utförts av RUs/IMs och studier relaterade till erfarenhetsutbyte. Underhållsverkstäderna ombes ofta delta i studier om erfarenhetsutbyte.
- Teknisk undersökning. Livscykeln för rullande materiel är 40-50 år. Teknologin utvecklas mycket under denna långa livscykel. Teknikundersökningen kan inkludera:
 - o Tillståndsbaserad övervakning. Denna övervakning tar med de olika komponenternas beteende i beräkningen.
 - o Tekniskt fortskridande som inkluderar kontinuerligt fortskridande av:
 - material
 - utrustning

5 *Även om ECM-förordningen endast avser godsvagnar, tas personvagnar och höghastighetståg med i beräkningen avseende den framtida utvecklingen som omnämns i järnvägssäkerhetsdirektivet.*

6 *Ett exempel. Gäller för närvarande inte helt och hållet*

7 *Gäller inte för godsvagnar men är viktig för lok och multipla enheter.*

- reservdelar
- verktyg och industriell utrustning
- IT-system
- arbets- och ledningsmetoder

o Tillgänglighet av material, utrustning och reservdelar. Reservdelar eller material kan föråldras eller bli otillgängliga. I allmänhet ger tillverkare 10 års garanti avseende tillgängligheten av elektriska/elektroniska enheter. Så reservdelar eller material finns tillgängliga inom vissa tidsekvivalenter.

- Utveckling av tillämplig lagstiftning:
 - o järnväg
 - o miljö
 - o hälsa och säkerhet
 - o komponentsäkerhet
 - o etc.
- Mål föreskrivs av användare (RU, IM, fordonsinnehavare):
 - o fordons pålitlighet och tillgänglighet
 - o säkerhet
 - o kostnad

Efter att all information har tagits med i beräkningen måste **underhållsutvecklingen** ha kompetens att uppdatera underhållsdokumentationen eller besluta att ingen uppdatering är nödvändig.

De viktigaste stegen i underhållsutvecklingsprocessen är följande:

- Samla in information om:
 - o aktiviteter som utförts
 - o underhåll som utförts
 - o inspektioner gjorda av RUs/IMs
- Analys av:
 - o insamlad information
 - o behov av uppdatering eller ingen uppdatering av underhållsdokumentationen av säkerhetsskäl. Detta inkluderar utvecklingen av säkerhetsförordningar. Behovet ska även baseras på en riskbedömning.
 - o behov av uppdatering eller ingen uppdatering av underhållsdokumentationen av andra skäl än endast säkerhet:
 - teknisk utveckling
 - ändring av tillämplig lagstiftning (annat än säkerhet)
 - fastställda mål (som tillgänglighet, pålitlighet)
 - o förslag på uppdatering (eller ingen ändring) av underhållsdokumentationen, om nödvändigt. Vid behov (säkerhetsrelaterad eller inte) måste en riskbedömning av förslaget och dess implementering utföras.
 - o implementeringen av den föreslagna uppdateringen av underhållsdokumentationen
- Fatta beslut om föreslagna uppdateringar (eller inga ändringar) av underhållsdokumentationen.
- Spridning av uppdateringar (eller ingen ändring) av dokumentation till intresserade parter.

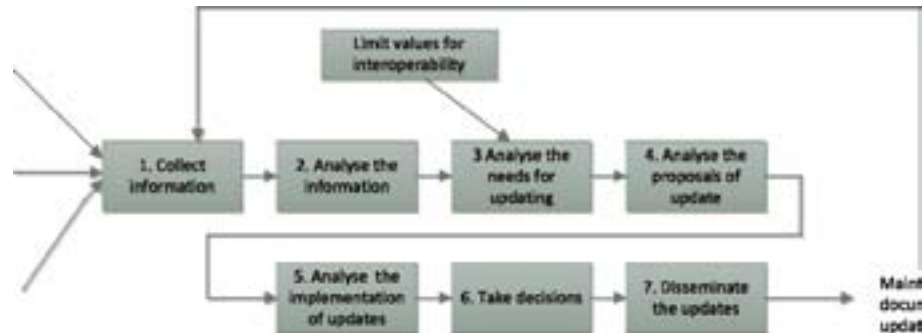


Bild 3: Underhållsutvecklingsprocessen.

Processen kan leda till att det inte görs några ändringar i dokumentationen. Analysen av insatserna kan leda till att man beslutar att en uppdatering inte är nödvändig. Eftersom processen har använts i ett sådant fall, har det strängt taget skett en uppdatering, eftersom verifikationsrapporten för underhållsdata hur som helst kommer att uppdateras.

3.3.2.2. Lägga ut underhållsutvecklingen på entreprenad till enheter specialiserade på komponenter

Underhåll av en del komponenter kan utarbetas av *specialiserade* enheter. Särskilt de komponenter som ECM anser vara kritiska för säkerheten och där ECM själv inte anser sig ha tillräcklig kunskap.

Dessa enheter som är specialiserade på komponenter ska uppfylla samma krav som underhållsutvecklingen. Underhållsutvecklingsprocessen ska vara samma som i beskrivningen i kapitel 3.3.2.2.1. Detta implicerar att ett effektivt utbyte av information för förloppet för de planerade aktiviteterna och för förloppet för aktiviteter som faktiskt utförs är nödvändigt mellan ECM och dess entreprenör.

3.3.2.2.3. Resultat från arbetsgruppen för godsvagnsunderhåll

För godsvagnar rekommenderar vi starkt att följande resultat från arbetsgruppen för godsvagnsunderhåll inkluderas i underhållsdokumentationen, eftersom de anses vara god praktik:

- Det harmoniserade underhållsprogrammet för inspektion av axlar **EVIC** (se bilaga III av [14]).
- Identifikationen av data som måste samlas i European Wheelset Traceability Catalogue, **EWT** (se bilaga IV av [14]):
 - a. spårbarheten av hjulpar involverade i incidenter/olyckor och därför för att minska risken för ytterligare incidenter/olyckor pga. liknande anledningar
 - b. vid förekomst av incidenter/olyckor spårbarheten av servicevillkor för ett hjulpar i det förgångna och även dess kärna, axeln
 - c. spårbarheten av det underhållssystem som tillämpats och vilka oförstörande provningar som gjorts på hjulparet

- Europeiska gemensamma kriterier för underhåll för godsvagnsaxlar, **ECCM** (se bilaga V av [14]).

De tre dokument⁸ om järnvägsunderhåll som har utvecklats av järnvägssektorn bör tas med i beräkningen av ECM i underhållsdokumentationen för vardera:

- utveckling och uppdatering av visuella inspektioner av axlar (EVIC)
- definition av innehållet i den del av konfigurationsfilen som avser hjulpar (EWT)
- harmonisering av underhållsplaner (ECCM), om nödvändigt

Om en ECM med sin erfarenhet och riskbedömning kan demonstrera att den har effektivare underhållsregler i sin underhållsdokumentation än ovanstående rekommenderade god praxis, ska ECM:s regler tillämpas.

3.3.3. Funktion för styrning av flottans underhåll

Styrningen av flottans underhåll (FMM) täcker urtagning från drift/återinsättande i drift före/efter underhåll och hantering av avtal med interna ECM-tjänster/externa enheter som utför underhåll.

Utställande av intyg för återinsättande i drift är endast möjligt när underhållsarbeten har fullföljts och fordonen är tillbaka i säkert skick. Med hänsyn till utbytet av information måste information om fullständigheten av underhållsarbetena som utförts på fordonet erhållas från utförandet av underhåll. Detta görs genom **underhållsintyg**, där enheten som ansvarar för utförandet av underhåll garanterar att de underhållsarbeten som beställts fullföljs.

Flottstyrningen kan definieras som styrningen av företagets fordonsflotta. Det inkluderar en rad aktiviteter, så som fordonsfinansiering, fordonsunderhåll, fordonstelematik (spårning och diagnos), arbetsledning av förare, energiövervakning och hantering av hälsa och säkerhet. Styrningen av flottans underhåll är då den del av flottstyrningen som avser underhållet av fordon.

Denna funktion innebär särskilt ansvaret för:

- tillämpning av underhållsdokumentationen för fordonen
- insamling och överföring, till underhållsutvecklingen, information om underhåll som utförs och aktiviteter som utförts, inklusive minst defekter, incidenter, olyckor och tillryggalagd sträcka.

Insatsen för FMM är underhållsdokumentationen. FMM måste kontrollera:

- förmågan inklusive kompetensen av **utförandet av underhållet** för att utföra underhållsarbeten
o i enlighet med underhållsdokumentationen

8 *Resultaten från arbetsgruppen om godsvagnsunderhåll beskrivs i den slutliga rapporten om aktiviteterna från arbetsgruppens godsvagnsunderhåll [14]. Som en del av den har detaljerade arrangemang för godsvagns-/axelunderhåll utarbetats av Joint Sector Group (JSG) och bifogats ovan nämnda rapport (jämför bilaga III till V). Dessa bilagor till rapporten kan komma att ändras av JSG. Senaste utgåvor offentliggörs på deras webbsida (<http://www.jsgrail.eu>).*

- o i tid

Den tekniska kompetensen och ledningskompetensen för utförande av underhåll garanteras genom en kvalifikationsprocess som i allmänhet utförs av underhållsutvecklingen.

FMM har förpliktelsen att garantera att underhållsbeställningar endast riktar sig till vederbörligen kvalificerade enheter som utför underhåll.

- Den operationella möjligheten att i tid skicka fordon som måste underhållas till inrättningarna där underhållet utträttas.

De utgående resultaten är:

- underhållsbeställningar som adresserar utförandet av underhåll. Det måste finnas avtal mellan FMM och utförandet av underhåll. Avtalet måste inkludera underhållsbeställningar som innebär all information som erhållits från underhållsdokumentationen, som krävs för att utföra underhållsuppgifterna.
- Organisationen för att återinsätta fordon i drift i tid (inklusive alla förseningar som uppstått i underhållsarbetet, som resulterar i implementering av ytterligare bestämmelser för säkerställande av säkert skick av fordonet).

FMM ansvarar för att deklarerar att vagnen är funktionsduglig och redo för återinsättande i drift efter att arbeten utförts av enheten för utförandet av underhåll. Fordonsinnehavaren riktar intyget om återinsättande i drift till RUs i allmänhet men inte uteslutande.

Intyget för återsättandet i drift som beviljas av FMM utgör en garanti för det RU som kommer att använda fordonet, om att fordonet:

- överensstämmer med lagstiftningen
- underhålls på ett sätt som garanterar säkert skick och därför säker drift (här kan intyget för återinsättande i drift innehålla driftrestriktioner)
- kan användas

FMM måste ta med i beräkningen underhållsintyget som beviljas vid utförandet av underhåll. Detta underhållsintyg visar endast att underhållet har genomförts på ett riktigt sätt enligt underhållsbeställningarna.



3.3.4. Funktion för utförande av underhåll

Utförandet av underhåll (MDL) är det tekniska realiserandet av de beställda underhållsuppgifterna. Utförandet av underhåll kan ske i underhållsverkstäder (MW) eller av andra enheter till vilka utförandet av underhåll har lagts ut på entreprenad, som t.ex. tillverkare av fordon eller komponenter. Utförandet av underhåll täcker hantering av avtal (underhållsbeställningar) med styrningen av flottans underhåll, styrningen av leveranskedjan, hantering av inrättningar, industriell utrustning och verktyg och underhållstekniska arbeten.

Denna funktion innebär det tekniska utförandet av uppgifter/arbeten som definieras i underhållsdokumentationen som beställs av styrningen av flottans underhåll. **Utförandet av underhåll** måste ha behörighet att utföra de underhållsarbeten/-uppgifter som delges i beställningarna.

I allmänhet vänder sig enheten som utfört utförandet av underhållet med en rapport till den FMM som beställde det efter att de arbeten/uppgifter avslutats som begärdes i underhållsbeställningar. Denna rapport kan även riktas direkt till underhållsutvecklingen.

Det finns idag en klar trend att utöver utförande även begära erfarenhetsutbyte.



Säkerhets

3.3.5. Länkar mellan funktionerna

Funktionerna i underhållssystemet är länkade på följande sätt:

Bild 4: Länkar mellan funktionerna i underhållssystemet.

Koordinationen och övervakningen är den interna kontrollen som varje ECM:s ledningsfunktion implementerar.

Avseende underhållet av godsvagnar gäller följande bild:

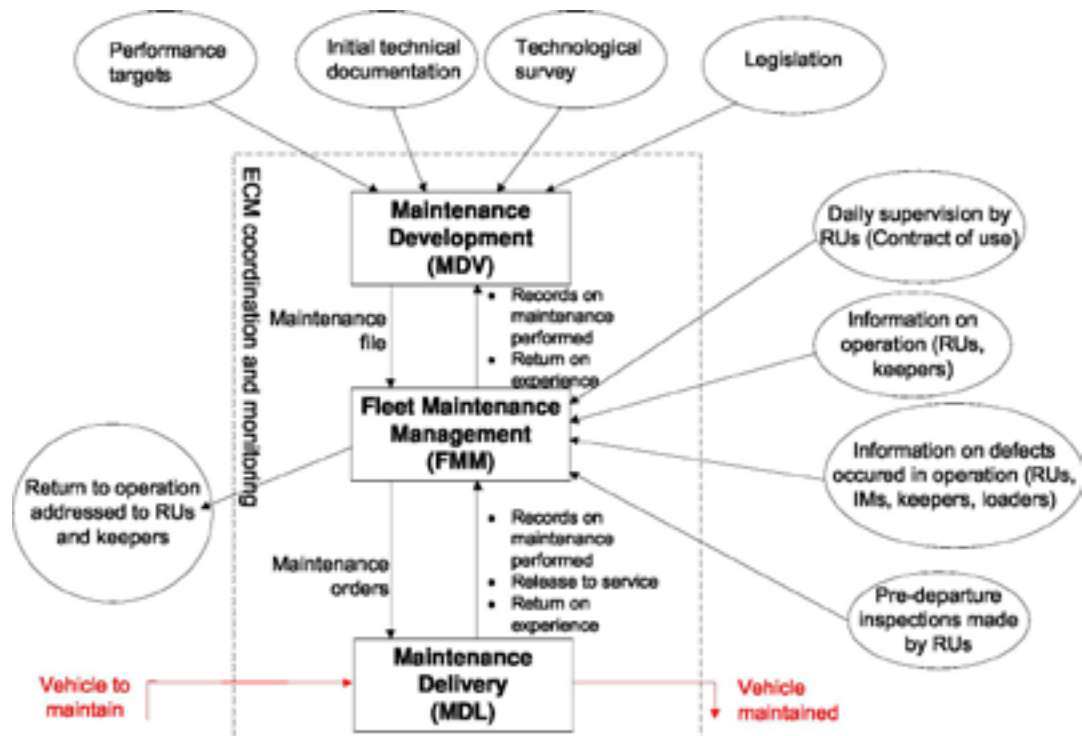


Bild 5: Exempel på länkar mellan funktioner i underhållssystemet för godsvagnar.

Det inkluderar relationer med fordonsinnehavare och RUs.

3.3.6. Lägga ut funktioner på entreprenad

3.3.6.1. Inledning

I dagens verksamhetsorganisation är det vanligt att lägga ut funktioner på entreprenad. För underhållet av godsvagnar läggs stora delar av utförandet av underhåll ut på entreprenad till oberoende underhållsverkstäder. Men konceptet att lägga ut funktioner på entreprenad kan utökas till alla aktiviteter som utförs av ECM.

ECM kan genom avtal lägga ut en eller flera underhållsfunktioner på entreprenad, i sin helhet eller delvis. Enheterna som utför sådana entreprenadfunktioner behöver inte vara certifierade, även om de kan tillämpa certifieringssystemet på frivillig grund (se artikel 2(2) i ECM-förordningen).

Om en enhet som utför underhållsfunktioner på entreprenad inte ber om frivillig certifiering, måste ECM kunna visa certifieringsorganet hur den uppfyller alla krav som föreskrivs i bilaga III i ECM-förordningen avseende funktionerna som den bestämmer sig för att lägga ut på entreprenad. ECM måste garantera att principerna i bilaga I i ECM-förordningen gäller för dess entreprenörer (se artikel 4(3) i ECM-förordningen).

I varje fall förblir ECM ansvarig för resultatet av underhållsaktiviteterna som entreprenörerna utför (se artikel 4(4) i ECM-förordningen). ECM kommer att noga beakta de avtal som sluts med en fordonsinnehavare och/eller ett RU eller en IM, som t.ex. kan bestämma sig för att lägga ut utförandet av underhåll på entreprenad till en given kvalificerad verkstad (även om ECM själv skulle kunna utföra underhållet i en av sina verkstäder).

3.3.6.2. Affärsmodeller



Följande affärsmodeller är möjliga:

Bild 6: Lägga ut underhållsfunktioner på entreprenad.

Underhållsfunktionerna kan vara helt och hållet interna (FI), delvis interna-delvis externa (PIPE) eller helt externa (FE).

Ledningsfunktionen kan vara helt intern (FI) eller delvis intern-delvis extern (PIPE). **I varje fall kan ledningsfunktionen inte vara helt extern (FE)**, eftersom en koordinationsnivå måste säkerställas av ECM själv. Detta utvecklas i artikel 4(3) i ECM-förordningen.

Inget hindrar dock att ECM kallar in expertis eller lägger ut administrativa uppgifter på entreprenad för en del delar av ledningsfunktionen: t.ex. svetsutbildning, IT-infrastruktur, dokumentation och HR-ledning, oberoende bedömning (i enlighet med artikel 6 i CSM-förordningen om riskbedömning). I varje fall ansvarar ECM helt och hållet för de beslut den fattar på grundval av extern expertis och resultat av administrativa uppgifter som lagts ut på entreprenad.

Förutom detta förblir fastställandet och granskningen av procedurerna som begärs i bilaga III(1) i ECM-förordningen alltid ECM:s ansvarsområde. Det är alltså ECM:s uppgift att fastställa och granska sina egna (organisatoriska) procedurer.

Exempel

Följande exempel är inte fullständiga. Syftet är att öka förståelsen för vilka av de aktiviteter som tillhör ledningsfunktionen som kan läggas ut på entreprenad och vilka som inte kan läggas ut på entreprenad.

1) Bilaga III(1)(1) i ECM-förordningen: ledarskap:

Beslut om ledarskap kan naturligtvis inte läggas ut på entreprenad. Trots detta kan ECM hämta in konsulter för att sätta upp ledningen.

2) Bilaga III(1)(2) i ECM-förordningen: ledarskap riskbedömning

I enlighet med kommissionens förordning 352/2009 (CSM riskbedömning), kan det oberoende säkerhetsbedömningsorganet som överensstämmer med artikel 5 utkontrakteras av ECM.

3) Bilaga III(I)(5) i ECM-förordningen: struktur och ansvar:

Etablering av organisationens struktur och tilldelning av ansvarsområden inom denna struktur förblir naturligtvis aktiviteter som endast kan skötas internt av ECM. Trots detta kan ECM lägga ut delar på entreprenad, men slutgiltiga beslut relaterade till struktur och tilldelning av ansvarsområden får endast göras av ECM-ledningen.

4) Bilaga III(I)(6) i ECM-förordningen: kompetensförvaltning

Identifikation av kompetenser, beslutsfattande om kompetenser och beslutsfattande om alla aktiviteter som tillåter att ECM beslutar om personalkompetenser får endast utföras av ECM själv. Trots detta kan ECM använda sig av konsulter och även entreprenadaktiviteter, som t.ex. personaladministration och organisation och tillhandahållande av utbildningar.

5) Bilaga III(I)(8) i ECM-förordningen: dokumentation

Administrativ lagring av dokumentation kan läggas ut på entreprenad, särskilt för IT-lagring.

6) Bilaga III(I)(9) i ECM-förordningen: utkontraktering

Det är uppenbart att bedömningen av entreprenörer alltid kan läggas ut på entreprenad, exempelvis vid certifiering i förhållande till internationella standarder, industriella standarder eller ECM-förordningen (certifiering av underhållsfunktioner i förhållande till artikel 8 och bilaga I). Likväl ansvarar ECM-ledningen ensam för vilka entreprenörer som ska kallas in.

3.3.6.2.1. Alla aktiviteter hanteras internt

Alla aktiviteter utförs internt av ECM. Detta kännetecknas av: MF-FI + MDV-FI +FMM-FI + MDL-FI.

I detta fall ska det certifieringsorgan som beviljar ECM-certifiering göra bedömningen i förhållande till den fullständiga listan över krav i bilaga III i ECM.

3.3.6.2.2. När driftfunktioner läggs ut på entreprenad (delvis eller i sin helhet) eller när ledningsfunktionen delvis läggs ut på entreprenad

För det som förblir internt gäller avsnitt 3.3.6.2.1.

För det som ska läggas ut på entreprenad måste ECM definiera kraven för att garantera att:

- entreprenören är kompetent och kapabel att utföra de aktiviteter som läggs ut på entreprenad
- uppgifterna som läggs ut på entreprenad utförs i enlighet med ECM-kraven

Dessa krav måste uppfylla kraven i bilaga I men vara relevanta och lämpliga för de aktiviteter som lagts ut på entreprenad. Till exempel måste ledningen för en extern verkstad uppfylla kraven för MDL-funktionen eller vara sådan att den kan garantera ECM att ECM kan möta kraven för MDL-funktionen.

Till följd av detta måste ECM inrätta procedurer för att utföra en bedömning av entreprenörer i förhållande till de krav som tidigare definierades.

ECM erbjuds två möjligheter:

- 1) ECM utför bedömningen själv
- 2) ECM:
 - a) utför själv bedömningen, men delvis, **och**

förlitar sig på bedömningen som utförs av en tredje part (i praktiken tredjepartcertifiering) för de krav som ECM själv inte vill bedöma. I praktiken är det en utkontraktering av den bedömning som ECM måste utföra under post 1).

Därför måste ECM verifiera att den tredje parten är kompetent och kapabel och att bedömningen som utförs av denna tredje part är anpassad efter för ECM:s behov.

Om bedömningen görs av en tredje part måste man skilja mellan tre fall:

- ECM förlitar sig på existerande certifieringar (t.ex. ISO 9001) eller utarbetar sin egen tredjepartcertifiering (ensam eller inom en organisation (t.ex. VPI). ECM måste verifiera att dessa existerande certifieringar överensstämmer med behoven.
- ECM förlitar sig på den frivilliga certifieringen enligt förslaget i ECM-förordningen. Detta ger honom förutsättande om överensstämmelse om att entreprenören har infört procedurerna i bilaga I. Denna frivilliga certifiering gör det enklare för ECM att verifiera att det stämmer överens med dess behov genom kraven i bilaga I i förordningen.
- För underhållsarbeten som utförs av ett RU/en IM baserat på entreprenadskap (se även kapitel 3.7.5.), förlitar sig ECM på säkerhetscertifieringen i överensstämmelse med artikel 10 och 11 i säkerhetsdirektivet. Dessa underhållsarbeten som utförs av RU ligger inom SMS omfattning i enlighet med artikel 9(2) i säkerhetsdirektivet och täcks därför av bedömningen av överensstämmelse och övervakningen som utförs av NSAs.

3.3.7. Relationer mellan enheter och funktioner

Man kan tänka sig två fall för att visa att närmandet som definieras i avsnitt 3.3 gäller för "gamla" järnvägssystem:

- integrerat RU
- godsvagnar i det gamla järnvägssystemet

För alla dessa gäller den grundläggande principen om att dela upp underhållet i funktioner, men sättet som sektorn är organiserad på kan skilja sig avsevärt.

3.3.7.1. Integrerat RU i det gamla järnvägssystemet

De fyra funktionerna implementeras internt av det integrerade RU.

3.3.7.2. Godsvagnar i det gamla järnvägssystemet

Under reglerna i COTIF 80 och RIV organiserades underhållet av godsvagnar på följande sätt:

Säkerhetsenhet

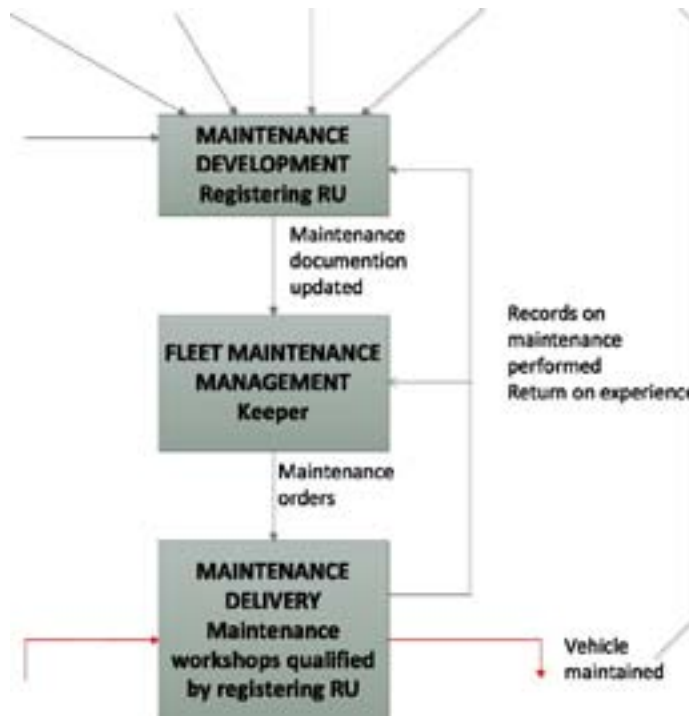


Bild 7: Relationer mellan enheter och underhållsfunktioner i det gamla järnvägssystemet.

I det "gamla" systemet med integrerade företag skötte underhållsledningsfunktionen av det RU som registrerade fordonen (t.ex. registrerande RU). RU var då tvunget att övervaka fordonsinnehavarna genom bedömningar (kontroll av styrningen av flottans underhåll) och säkerställa att fordonen tillämpade underhållsdokumentationen i underhållsverkstäder som endast godkänts av dem.

Det registrerande RU ansvarade för underhållsutvecklingen och kvalificeringen av underhållsverkstäder.

I allmänhet var fordonsinnehavaren ansvarig för styrningen av flottans underhåll som skulle överensstämma med reglerna i RIV. Denne måste strängt följa reglerna som föreskrevs av det registrerande RU.

3.3.8. Överföring av existerande fordon från en ECM till en annan

Underhållet av fordon kan överföras från en ECM till en annan ECM. Detta motiveras i allmänhet av affärsmässiga skäl eller av begränsad omfattning, upphävande eller återkallande av ett ECM-certifikat (gäller enbart för godsvagnar)

Minimum dokumentation måste överföras. Den bör inkludera:

- information i underhållsdokumentationen
- den initiala tekniska dokumentationen (ändrad under beaktande av alla tekniska ändringar som har gjorts på fordonet), och
- all annan information som begärs enligt avtal mellan enheten som tilldelade den tidigare ECM och den nya ECM

Till den mån det är möjligt ska man få till stånd ett avtal mellan den tidigare ECM och den nya ECM.

I varje fall ska den nya ECM, när den accepterar underhåll för fordon, påta sig ansvaret och de nödvändiga bestämmelserna för att skapa underhållsdokumentation för varje fordon.

Den tekniska dokumentationen tillhör inte ECM, utan sökande, i enlighet med driftskompatibilitetsdirektivet. Egendomen eller rätten att använda den initiala tekniska dokumentationen tillhör enheten som utser ECM. ECM erhåller rätten att använda den initiala tekniska dokumentationen från enheten som utser den.

Samma sak ska gälla för alla ändringar av fordonets utformning.

Underhållsdokumentationen fortsätter att tillhöra den ECM som utarbetade och uppdaterade den. Chanserna är små att ECM ger vidare hela innehållet i underhållsdokumentationen till en konkurrent. Det handlar om att överföra know-how. Varje ECM kommer ogärna att vilja överföra sin know-how till en konkurrent. För att undvika problem ska enheten som utser ECM enligt avtal definiera med ECM vilken information i underhållsdokumentationen som tillhör respektive part i avtalet (enheten som utser ECM och ECM). I varje fall ska konfigurationsdokumentationen förbli den förordnande ECM:ens egendom.

Vid konkurs finns det alltid risk för att ingen information om underhåll lämnas vidare till den nya ECM:en. I sådana fall ska den nya ECM:en inträtta nödvändiga åtgärder för att ställa en diagnos på fordonets skick innan den accepterar att underhålla det. Efter godkännandet, enligt uttalandet ovan, ska den nya ECM:en påta sig ansvaret och vidta nödvändiga villkor för att skapa underhållsdokumentation för varje fordon.

NSAs kan fortfarande informeras om bytet av ECM genom ett meddelande om ändringar till registreringsenheten.

3.4. Utbyte av information

Utbytet av information styrs av ECM-förordningen.

Särskilt måste ECM informera om återinsättandet i drift inklusive användningsbegränsningar som motiveras av underhållet. ECM måste lämna vidare informationen till användare och särskilt till RUs. Verktygen som används för utbytet av information och som utvecklats av sektorn rekommenderas.

Det kan vara intressant för ECMs att känna till innehållet och resultatet av inspektioner före avfärd och andra kontroller som utförs av RUs, för att kontrollera att fordonen är funktionsdugliga för planerade aktiviteter. Denna kunskap ger ECM möjlighet att känna till de begränsningar som RUs har, och till följd av detta uppdatera underhållsdokumentationen på ett effektivt och lämpligt sätt. Aktivt utbyte av information mellan ECMs och RUs ska uppmuntras av sektoriella organisationer.

3.5. Övergångsbestämmelser

Övergångsbestämmelser beskrivs i artikel 12 i ECM-förordningen.

3.6. Ansökan och certifieringsformulär

Ansökan och certifieringsformulär bifogas i bilaga IV, V och VI i ECM-förordningen.

Detaljerad information som tillhandahålls som en del av ansökan för en ECM-certifiering finns både i ECM-certifieringssystemet och certifieringssystemet för underhållsverkstäder.

I enlighet med artikel 10(3) i ECM-förordningen ska *certifieringsorgan underrätta byrån om alla utfärdade, ändrade, förnyade eller återkallade ECM-certifikat eller certifikat för specifika funktioner enligt artikel 4(1), inom en vecka efter motsvarande beslut, med hjälp av formulären i bilaga V*. Fr.o.m. den 1 juni 2012 ska därför byrån underrättas om alla ECM-certifieringar som utfärdas i enlighet med ECM-förordningen. Dessa ECM-certifikat liksom de certifikat som utfärdats av ett certifieringsorgan senast den 31 maj 2012 på grundval av de principer och kriterier som motsvarar principerna och kriterierna i samförståndsavtalet om grundläggande principer för ett gemensamt system för certifiering av enheter som ansvarar för underhåll av godsvagnar (vilken undertecknades av medlemsstaterna den 14 maj 2009), ska göras allmänt tillgänglig i ERADIS databas (<https://pdb.era.europa.eu>), där en uppdatering kommer att finnas tillgänglig i mitten av 2012.

3.7. Växelverkan

3.7.1. Växelverkan med WAG TSI (inklusive ISP)

Kommer att kompletteras när den reviderade WAG TSI antas.

Innehållet i den tekniska dokumentationen som måste användas av ECM för att skapa underhållsdokumentationen beskrivs i avsnitt 4.5 och 4.6 i de aktuella utkasterna av den reviderade WAG TSI.

För information om aktuell WAG TSI, se kapitel 3.3.2.1.

3.7.2. Växelverkan med TSI OPE

Om ändringar av underhåll eller design påverkar operativa regler och villkor ska ECM principiellt etablera ett utbyte av information med RU.

Men det är RU, genom att tillämpa SMS, som ansvarar för att kontrollera att fordonet uppfyller driftrestriktionerna för återinsättande i drift och respekterar villkoren för drift: "Järnvägsföretaget ansvarar för att se till att tåget är tekniskt dugligt för den planerade resan och förblir så under hela färden" enligt artikel 4.2.2.5 i TSI OPE (kommissionens beslut 2006/920/EC, ersatt av 2011/314/EU och 2008/231/EC),

3.7.3. Växelverkan med NVR:s beslut

I enlighet med artikel 3(t) i järnvägssäkerhetsdirektivet är en enhet som är ansvarig för underhåll (ECM) "den enhet som har ansvar för underhållet av ett fordon och är

som sådant i NVR". Artikel 14a(2) i detta direktiv klargör också att: "Ett järnvägsföretag, en infrastrukturförvaltare eller en innehavare kan vara den enhet som ansvarar för underhåll". Alternativen i denna lista är inte uteslutande.

Därför är alla organ registrerade som sådana i NVR ECMs. Detta kan inkludera (men behöver inte utesluta): järnvägsföretag, infrastrukturförvaltare, fordonsinnehavare, underhållsverkstad eller till och med ett industriellt företag eller ekonomisk organisation.

Om inget annat specificeras i registreringsdokumenten anses fordonsinnehavaren vara "registreringsinnehavaren" enligt innebörden i artikel 33(3) i driftskompatibilitetsdirektivet: "Registreringsinnehavaren ska omedelbart anmäla eventuella ändringar av uppgifter i det nationella fordonsregistret, skrotning av fordon eller beslut om att den inte längre tänker registrera fordonet till myndigheten i medlemsstater där fordonet erhållit godkännande" (se bilaga 3.2.3 i NVR-beslut 2011/107/EU)

3.7.4.Växlerverkan med ERATV

Alla nödvändiga vägledning kommer att definieras i relevanta dokument som stödjer kommissionens genomförandebeslut 2011/665/EU [23].

3.7.5.Växlerverkan med GCU

När artikel 19(5) i GCU tillämpas stipulerar den att *i alla fall där RU utför, eller ser till att ha utfört reparationsarbete i enlighet med bestämmelserna för förebyggande och korrigerande underhåll (se bilaga 10 i GCU), ska den göra så med all omsorg, och tillämpa godkända verkstäder och godkänt material.* RU ska sedan förse fordonsinnehavaren med detaljerad information om det utförda arbetet. Om reparationsarbetet inte överskrider ett belopp motsvarande 750 euro kan RU, utan fordonsinnehavarens medgivande, utföra arbeten för att åter göra vagnen funktionsduglig (se artikel 19(3) i GCU). Fordonsinnehavaren ska sedan föras med underhållsregistren (och fakturan!) efter utförandet av reparationsarbeten av vagnen och informera tilldelad ECM om detta så att det kan integreras i fordonets underhållsdokumentation. Om reparationskostnaderna överskrider ett belopp motsvarande 750 euro måste fordonsinnehavaren först ge sitt godkännande, förutom vid byte av bromsklossar (se artikel 19(1) i GVU). I varje fall bör RU skicka vagnens skaderapport till fordonsinnehavaren, som i sin tur informerar ECM. Fordonsinnehavaren ska få den godkänd av sin ECM utifall RU beslutar sig för att genomföra nödvändiga reparationsarbeten på egen hand i en (kvalificerad) underhållsverkstad.

Det kan även förekomma särskilda fall där ECM av underhållsverkstaden som kontrolleras av RU begär kompletterande bestämmelser utöver de som redan finns i bilaga 10 i GCU.

3.7.6.Växlerverkan med CSM riskbedömning

Kompletteras när revisionen av CSM riskbedömning antas (2012).

3.7.7.Växlerverkan med kommissionens rekommendation 2011/217/EU

Avsnitt 5.2.1, 5.2.2 och 8.4 i kommissionens rekommendation 2011/217/EU [10] förklarar hur underhåll på nivån APIS och på operationell nivå ska betraktas.

BILAGA A: SPÅRBARHETSMATRIS

Detta tillägg innehåller en spårbarhetsmatris mellan ECM-förordningen och ECM-vägledningarna (dvs. detta dokument). Följande tabell kan hjälpa de inblandade aktörerna att påvisa överensstämmelse med de kriterier och krav som finns i ovan nämnda förordning. Frånvaron av spårbarhet innebär att ytterligare vägledning inte anses vara nödvändig avseende ECM-förordningen eller utarbetas i andra väglednings-/förklarande dokument (se även kapitel 1.2.).

ECM-förordning [1]	ECM-vägledningar (dvs. detta dokument)	
	Kapitel/ Sektion ref.	Kommentarer
Article		
1	-	Purpose of ECM Regulation.
2	1.1, 1.2, 3.1.1, 3.1.4	Further information on certification of maintenance workshop can be found in the Application Guide for the Maintenance Workshop Certification Scheme [19]
3	2.3.2	
4	3.3	
4.1(a)	3.3.1	
4.1(b)	3.3.2, 3.3.5.2	
4.1(c)	3.3.3, 3.3.5.1	
4.1(d)	3.3.4, 3.3.5.3	
4.2	3.2.1	
4.3	3.2.2.1, 3.3.6	
4.4	3.2.2.1	
5		
5.1	3.2.2.3	
5.2	3.2.2, 3.4	
5.3	3.2.2.3	Part related to pre-departure checks/inspections
5.4	3.2.2.3	Part related to pre-departure checks/inspections
5.5	3.2.2.3	
5.6	-	Further information on presumption of conformity with the assessment criteria of the CSM on Conformity Assessment related to the demonstration of fulfilment of the requirements governing maintenance and the control of contractors and suppliers can be found in the explanatory document [20]
5.7	3.2.2.3	
5.8	3.3.8	
6	3.1.3, 3.1.4	ECM with subsidiaries in other Member States, case of non-EU certification bodies accredited by non-EU accreditation bodies
6.1	3.2.2.6	
6.2	3.2.2.6	
6.3	3.2.2.8	
6.4	-	Managed through the co-ordination meeting of certification bodies
6.5	-	Managed through the co-ordination meeting of certification bodies
7		
7.1	-	
7.2	-	
7.3		
7.4		Further information can be found in the Application Guide for the Certification Scheme [17]
7.5 - 7.6 - 7.7		
3.2.2.3, 3.2.2.6		
7.8(a) -		
7.8(b) -		Further information on presumption of conformity with the assessment criteria of the CSM on Conformity Assessment related to the demonstration of fulfilment of the requirements governing maintenance and the control of contractors and suppliers can be found in the explanatory document [20]

Tabell 5: Spårbarhetsmatris mellan ECM-vägledningarna och ECM-förordningen.



ECM		ECM-vägledningar (dvs. detta dokument)	
Regulation [1]	Chapter/ Section Ref.	Comments	
-8		Further information can be found in the Application Guide for the Certification	
8.1	3.2.2.1, 3.3.1, 3.3.6	Scheme [17] and the Application Guide for the Maintenance Workshop	
8.2	-	Certification Scheme [19]	
9	3.2.2.3		
10			
10.1	-		
10.2	-		
10.3	3.6		
10.4	-		
11	-		
12	-		
12.1	-		
12.2	-		
12.3	-		
12.4	-		
12.5	-		
12.6	-		
12.7	-		
13	-		
Bilaga	I1	3.3.6	Further information can be found in the Application Guide for the Certification Scheme [17]
	I2	3.2.2.4, 3.3.6	Further information can be found in the Application Guide for the Maintenance Workshop Certification Scheme [19]
	II	-	Further information can be found in the Application Guide for the Sectoral Accreditation Scheme (also known as ECM accreditation scheme) [18]
	III.I	3.3.1	
	III.II	3.3.2	
	III.III	3.3.3	
	III.IV	3.3.4	
	IV	3.6	
	V	3.6	
	VI	3.6	

Ytterligare information finns i Tillämpningsvägledningen för certifieringssystemet [17] och Tillämpningsvägledningen för certifieringssystemet för underhållsverkstäder [19]

Bilaga

Ytterligare information finns i Tillämpningsvägledningen för certifieringssystemet [17]

Ytterligare information finns i Tillämpningsvägledningen för certifieringssystemet för underhållsverkstäder [19]

Ytterligare information finns i Tillämpningsvägledningen för det sektorsvisa ackrediteringssystemet (även kallad ECM-ackrediteringssystem) [18]