

Materiał porównawczy
do ustawy z dnia 7 lutego 2008 r.

o zmianie ustawy o transporcie kolejowym

(druk nr 68)

USTAWA z dnia 28 marca 2003 r. O TRANSPORCIE KOLEJOWYM (Dz. U. z 2007 r. Nr 16, poz. 94, Nr 176, poz. 1238 i Nr 191, poz. 1374)

Art. 4.

Użyte w ustawie określenia oznaczają:

- 1) infrastruktura kolejowa - linie kolejowe oraz inne budowle, budynki i urządzenia wraz z zajętymi pod nie gruntami, usytuowane na obszarze kolejowym, przeznaczone do zarządzania, obsługi przewozu osób i rzeczy, a także utrzymania niezbędnego w tym celu majątku zarządcy infrastruktury;
- 1a) droga kolejowa - nawierzchnia kolejowa wraz z podtorzem i budowlami inżynieryjnymi oraz gruntem, na którym jest usytuowana;
- 2) linia kolejowa - droga kolejowa mająca początek i koniec wraz z przyległym pasem gruntu, na którą składają się odcinki linii, a także budynki, budowle i urządzenia przeznaczone do prowadzenia ruchu kolejowego wraz z zajętymi pod nie gruntami;
- 2a) linia kolejowa o znaczeniu państwowym - istniejąca lub projektowana linia kolejowa, której budowa, utrzymanie i eksploatacja uzasadniona jest ważnymi względami gospodarczymi, społecznymi, ekologicznymi lub obronnymi;
- 2b) linia kolejowa o znaczeniu obronnym - linię kolejową, o znaczeniu państwowym, której utrzymanie i eksploatację uzasadniają względy obronności państwa, w tym potrzeby Sił Zbrojnych Rzeczypospolitej Polskiej i wojsk sojusznicznych w czasie podwyższenia gotowości obronnej państwa i w czasie wojny, planowaną do objęcia osłoną techniczną;
- 2c) linia kolejowa o znaczeniu wyłącznie obronnym - linię kolejową, o znaczeniu państwowym, dla której jedynym kryterium zaliczenia do linii o znaczeniu państwowym są względy obronności państwa, w tym potrzeby Sił Zbrojnych Rzeczypospolitej Polskiej i wojsk sojusznicznych we wszystkich stanach gotowości obronnej państwa i w czasie wojny;
- 3) przyległy pas gruntu - grunty wzdłuż linii kolejowych, usytuowane po obu ich stronach, przeznaczone do zapewnienia bezpiecznego prowadzenia ruchu kolejowego;
- 3a) pas gruntu pod linię kolejową - powierzchnię gruntu wykorzystywaną do budowy lub przebudowy linii kolejowej określoną w decyzji o ustaleniu lokalizacji linii kolejowej;

- 4) sieć kolejowa - układ połączonych ze sobą linii kolejowych będących własnością zarządcy infrastruktury lub zarządzanych przez zarządcę infrastruktury;
- 5) odcinek linii kolejowej - część linii kolejowej zawartą między stacjami węzłowymi albo między punktem początkowym lub końcowym linii kolejowej i najbliższą stacją węzłową;
- 6) pojazd kolejowy - pojazd dostosowany do poruszania się na własnych kołach po torach kolejowych;
- 6a) pojazd trakcyjny - pojazd kolejowy z napędem własnym;
- 7) zarządca infrastruktury - podmiot wykonujący działalność polegającą na zarządzaniu infrastrukturą kolejową, na zasadach określonych w ustawie; funkcje zarządcy infrastruktury kolejowej lub jej części mogą wykonywać różne podmioty;
- 8) obszar kolejowy - powierzchnia gruntu określona działkami ewidencyjnymi, na której znajduje się droga kolejowa, budynki, budowle i urządzenia przeznaczone do zarządzania, eksploatacji i utrzymania linii kolejowej oraz przewozu osób i rzeczy;
- 9) przewoźnik kolejowy - przedsiębiorcę, który na podstawie licencji wykonuje przewozy kolejowe lub świadczy usługę trakcyjną;
- 9a) usługa trakcyjna - działalność przedsiębiorcy polegającą na zapewnieniu pojazdu trakcyjnego wraz z obsługą do wykonania przewozu kolejowego;
- 10) bocznicą kolejową - drogą kolejową połączoną z linią kolejową i służącą do wykonywania załadunku i wyładunku wagonów lub wykonywania czynności utrzymaniowych pojazdów kolejowych lub postoju pojazdów kolejowych oraz przemieszczania i włączania pojazdów kolejowych do ruchu po sieci kolejowej; w skład bocznic kolejowej wchodzi również urządzenia sterowania ruchem kolejowym oraz inne urządzenia związane z bezpieczeństwem ruchu kolejowego, które są na niej usytuowane;
- 10a) użytkownik bocznic kolejowej - podmiot działający w obrębie bocznic kolejowej, będący jej właścicielem lub władającym na podstawie innego tytułu prawnego;
- 11) trasa pociągu - określenie, w rozkładzie jazdy, położenia pociągu w funkcji czasu jazdy, służące do oceny wykorzystania zdolności przepustowej linii kolejowej;
- 12) zdolność przepustowa - możliwość eksploatacyjno-ruchową linii kolejowej lub jej części do wykonania na niej przejazdów pociągów w określonym czasie;
- 13) typ pojazdów kolejowych - pojazdy kolejowe o takich samych rozwiązaniach konstrukcyjnych;
- 14) typ budowli i urządzeń przeznaczonych do prowadzenia ruchu kolejowego - budowle i urządzenia lub systemy o takich samych parametrach technicznych i eksploatacyjnych;
- 15) świadectwo dopuszczenia do eksploatacji typu pojazdu kolejowego - dokument uprawniający do użytkowania danego typu pojazdu kolejowego w przewozach kolejowych;
- 16) świadectwo dopuszczenia do eksploatacji typu budowli albo typu urządzeń przeznaczonych do prowadzenia ruchu kolejowego - dokument uprawniający do użytkowania danego typu budowli albo typu urządzeń do prowadzenia ruchu kolejowego;
- 17) świadectwo sprawności technicznej pojazdu kolejowego - dokument potwierdzający, że pojazd kolejowy jest sprawny technicznie;

- 18) świadectwo bezpieczeństwa - dokument potwierdzający zdolność bezpiecznego prowadzenia ruchu kolejowego i wykonywania przewozów kolejowych, wydawany podmiotom zwolnionym z obowiązku uzyskania certyfikatu bezpieczeństwa i autoryzacji bezpieczeństwa;
- 18a) certyfikat bezpieczeństwa - dokument potwierdzający ustanowienie przez przewoźnika kolejowego systemu zarządzania bezpieczeństwem oraz zdolność spełniania przez niego wymagań bezpieczeństwa zawartych w technicznych specyfikacjach interoperacyjności i innych przepisach prawa wspólnotowego i prawa krajowego;
- 18b) autoryzacja bezpieczeństwa - dokument potwierdzający ustanowienie przez zarządcę infrastruktury systemu zarządzania bezpieczeństwem oraz zdolność spełniania przez niego wymagań niezbędnych do bezpiecznego projektowania, eksploatacji i utrzymania infrastruktury kolejowej;
- 19) umowa o świadczenie usług publicznych - umowę, zawartą między właściwym organem administracji publicznej a przewoźnikiem kolejowym, określoną w art. 14 ust. 2 rozporządzenia nr 1191/69/EWG z dnia 26 czerwca 1969 r. w sprawie działania państw członkowskich dotyczącego zobowiązań związanych z pojęciem usługi publicznej w transporcie kolejowym, drogowym i w żegludze śródlądowej, zmienionego rozporządzeniami nr 3572/90/EWG i nr 1893/91/EWG oraz aktami przystąpienia Danii, Irlandii, Zjednoczonego Królestwa Wielkiej Brytanii i Irlandii Północnej, Grecji, Hiszpanii i Portugalii (Dz. Urz. WE L 156 z 28.06.1969, z późn. zm.);
- 20) regionalne przewozy pasażerskie - przewozy pasażerskie w granicach jednego województwa lub realizujące połączenia z sąsiednimi województwami do najbliższych stacji węzłowych położonych na ich obszarze;
- 21) (uchylony);
- 22) przewóz technologiczny - przejazd wykonywany na potrzeby zarządcy infrastruktury w celu jej budowy, naprawy, utrzymania, nadzoru bądź usuwania awarii;
- 23) rozkład jazdy pociągów - plan, według którego mają się odbywać przejazdy pociągów na danej sieci kolejowej lub jej części w czasie, w którym on obowiązuje;
- 24) umowa ramowa - umowę zawartą pomiędzy przewoźnikiem kolejowym i zarządcą infrastruktury w sprawie rezerwacji zdolności przepustowej linii kolejowych obejmującą okres dłuższy niż rok, bez określenia szczegółowych tras pociągów;
- 25) transport wewnątrzzakładowy - transport wykonywany w ramach procesu produkcji przedsiębiorstwa bez udziału przewoźnika kolejowego oraz bez należących do niego pojazdów kolejowych, w tym na obszarze górniczym - kopalń odkrywkowych oraz zwałowisk odpadów;
- 26) system kolei - wyróżniona cechami funkcjonalnymi i technicznymi sieć kolejowa i pojazdy kolejowe przeznaczone do ruchu po tej sieci;
- 27) transeuropejski system kolei dużych prędkości - sieć kolejowa określona w Decyzji nr 1692/96 Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 23 lipca 1996 r. w sprawie wspólnotowych wytycznych dotyczących rozwoju transeuropejskiej sieci transportowej (Dz. Urz. WE L 228 z 9.09.1996 r.), w skład której wchodzi:
 - a) linie kolejowe specjalnie wybudowane dla ruchu odbywającego się z prędkością równą lub większą niż 250 km/h,

- b) linie kolejowe zmodernizowane dla ruchu odbywającego się z prędkością większą niż 200 km/h,
 - c) linie kolejowe stanowiące połączenia pomiędzy liniami, o których mowa w lit. a i b, oraz stacjami kolejowymi w centrach miast,
 - d) pojazdy kolejowe przeznaczone do ruchu odbywającego się po liniach, o których mowa w lit. a-c;
- 28) transeuropejski system kolei konwencjonalnej - sieć kolejowa określona w Decyzji nr 1692/96 Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 23 lipca 1996 r. w sprawie wspólnotowych wytycznych dotyczących rozwoju transeuropejskiej sieci transportowej (Dz. Urz. WE L 228 z 9.09.1996 r.), w skład której wchodzi:
- a) linie kolejowe przeznaczone do ruchu pociągów poruszających się z prędkością nie większą niż 200 km/h, do przewozu osób lub rzeczy,
 - b) budowle, budynki i urządzenia przeznaczone do obsługi przewozu osób lub rzeczy, w tym terminale transportu kombinowanego przeznaczone do obsługi przewozu rzeczy,
 - c) linie kolejowe stanowiące połączenia pomiędzy liniami, o których mowa w lit. a, oraz infrastrukturą kolejową, o której mowa w lit. b,
 - d) pojazdy kolejowe przeznaczone do ruchu na liniach, o których mowa w lit. a i c, obejmujące elektryczne i spalinowe pociągi zespolone, elektryczne i spalinowe pojazdy trakcyjne, wagony pasażerskie i wagony towarowe, w tym wagony przeznaczone do przewozu samochodów ciężarowych;
- 29) interoperacyjność kolei - zdolność transeuropejskiego systemu kolei dużych prędkości i transeuropejskiego systemu kolei konwencjonalnej do bezpiecznego i niezakłóconego ruchu pociągów na terenie państw członkowskich Unii Europejskiej, polegająca na spełnieniu zasadniczych wymagań dotyczących interoperacyjności kolei;
- 30) składnik interoperacyjności - podstawowe składniki, grupy składników, podzespoły lub zespoły, które są włączone lub które mają być włączone do podsystemu, od którego pośrednio lub bezpośrednio zależy interoperacyjność kolei; składnikiem interoperacyjności jest również oprogramowanie;
- 31) podsystem - grupa składników interoperacyjności wyróżniona pod względem strukturalnym lub funkcjonalnym;
- 32) zasadnicze wymagania dotyczące interoperacyjności kolei - wymagania określone w dyrektywach w sprawie interoperacyjności kolei, dotyczące składników interoperacyjności, podsystemów i ich powiązań, które powinny być spełnione w transeuropejskim systemie kolei dużych prędkości i w transeuropejskim systemie kolei konwencjonalnej - dla zapewnienia interoperacyjności kolei;
- 33) techniczne specyfikacje interoperacyjności - szczegółowe wymagania techniczne i funkcjonalne, procedury i metody oceny zgodności z zasadniczymi wymaganiami dotyczącymi interoperacyjności kolei, warunki eksploatacji i utrzymania dotyczące składników interoperacyjności i podsystemów transeuropejskiego systemu kolei dużych prędkości i transeuropejskiego systemu kolei konwencjonalnej, określane i ogłaszane przez Komisję Europejską;
- 34) certyfikat zgodności podsystemu - dokument wydany przez notyfikowaną jednostkę certyfikującą potwierdzający, że podsystem jest zgodny z zasadniczymi wymaganiami dotyczącymi interoperacyjności kolei;

- <34a) pośredni certyfikat zgodności podsystemu – dokument wydany przez notyfikowaną jednostkę certyfikującą, potwierdzający, że podsystem na etapie jego projektowania i budowy jest zgodny z zasadniczymi wymaganiami dotyczącymi interoperacyjności kolei;>**
- 35) deklaracja weryfikacji zgodności podsystemu - oświadczenie producenta lub jego upoważnionego przedstawiciela, importera, inwestora, zarządcy infrastruktury albo przewoźnika kolejowego stwierdzające na jego wyłączną odpowiedzialność, że podsystem jest zgodny z zasadniczymi wymaganiami dotyczącymi interoperacyjności kolei;
- <35a) pośrednia deklaracja weryfikacji zgodności podsystemu – oświadczenie producenta lub jego upoważnionego przedstawiciela, importera, inwestora, zarządcy infrastruktury albo przewoźnika kolejowego stwierdzające na jego wyłączną odpowiedzialność, że podsystem na etapie jego projektowania i budowy jest zgodny z zasadniczymi wymaganiami dotyczącymi interoperacyjności kolei;>**
- 36) oddanie do eksploatacji - przekazanie podsystemu lub składnika interoperacyjności po raz pierwszy do użytkowania w transeuropejskim systemie kolei dużych prędkości lub w transeuropejskim systemie kolei konwencjonalnej odpowiednio przewoźnikowi kolejowemu albo zarządcy infrastruktury przez inwestora, importera, producenta lub jego upoważnionego przedstawiciela, a w przypadku gdy zarządca infrastruktury lub przewoźnik kolejowy pełni jednocześnie funkcję inwestora, producenta lub importera - rozpoczęcie użytkowania podsystemu lub składnika interoperacyjności;
- 37) środki publiczne - środki publiczne w rozumieniu ustawy z dnia 26 listopada 1998 r. o finansach publicznych (Dz. U. z 2003 r. Nr 15, poz. 148, z późn. zm.).
- 38) Agencja - Europejską Agencję Kolejową ustanowioną rozporządzeniem nr 881/2004 Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 29 kwietnia 2004 r. ustanawiającym Europejską Agencję Kolejową (Dz. Urz. UE L 164 z 29.04.2004; Dz. Urz. UE Polskie wydanie specjalne, rozdz. 7, t. 8, str. 214);
- 39) system zarządzania bezpieczeństwem - organizację i działanie przyjęte przez zarządcę infrastruktury i przewoźnika kolejowego dla zapewnienia bezpieczeństwa;
- 40) wspólne wskaźniki bezpieczeństwa (CSI) - informacje statystyczne odnoszące się do wypadków i incydentów kolejowych, skutków wypadków, bezpieczeństwa technicznego infrastruktury kolejowej i zarządzania bezpieczeństwem;
- 41) wspólne metody oceny bezpieczeństwa (CSM) - metody oceny bezpieczeństwa ustalone w celu opisanie sposobu oceny poziomu bezpieczeństwa, spełniania wymagań bezpieczeństwa oraz zgodności z innymi wymaganiami dotyczącymi bezpieczeństwa;
- 42) wspólne wymagania bezpieczeństwa (CST) - minimalne poziomy bezpieczeństwa, które powinny być osiągnięte przez różne części systemu kolejowego (transeuropejskiego systemu kolei dużych prędkości i transeuropejskiego systemu kolei konwencjonalnej) i przez system jako całość, wyrażone w kryteriach akceptacji ryzyka;
- 43) modernizacja - wszelkie prace modyfikacyjne wykonywane w podsystemie lub w jego części, poprawiające całkowite osiągi podsystemu;

- 44) odnowienie - wszelkie większe prace wymienne w podsystemie lub w części podsystemu, które nie zmieniają całkowitych osiągnięć podsystemu;
- 45) wypadek - niezamierzone nagłe zdarzenie lub ciąg takich zdarzeń z udziałem pojazdu kolejowego, powodujące negatywne konsekwencje dla zdrowia ludzkiego, mienia lub środowiska; do wypadków zalicza się w szczególności:
 - a) kolizje,
 - b) wykolejenia,
 - c) zdarzenia na przejazdach,
 - d) zdarzenia z udziałem osób spowodowane przez pojazd kolejowy będący w ruchu,
 - e) pożar pojazdu kolejowego;
- 46) poważny wypadek - wypadek spowodowany kolizją, wykolejeniem pociągu lub innym podobnym zdarzeniem:
 - a) z przynajmniej jedną ofiarą śmiertelną lub przynajmniej pięcioma ciężko rannymi lub
 - b) powodujący znaczne zniszczenie pojazdu kolejowego, infrastruktury kolejowej lub środowiska, które mogą zostać natychmiast oszacowane przez komisję badającą wypadek na co najmniej 2 miliony euro, mający oczywisty wpływ na regulacje bezpieczeństwa kolei lub na zarządzanie bezpieczeństwem;
- 47) incydent - każde zdarzenie inne niż wypadek lub poważny wypadek, związane z ruchem pociągów i mające wpływ na jego bezpieczeństwo;
- 48) postępowanie - proces mający na celu zapobieganie wypadkom i incydentom obejmujący zbieranie i analizę informacji, wyciąganie wniosków dotyczących przyczyn wypadków i incydentów oraz w uzasadnionych przypadkach opracowanie zaleceń dotyczących bezpieczeństwa.

Art. 25a.

1. Transeuropejski system kolei dużych prędkości dzieli się na podsystemy o nazwach:

1) strukturalne:

- a) infrastruktura,
- b) energia,
- c) sterowanie,
- d) ruch kolejowy,
- e) tabor;

2) funkcjonalne:

- a) utrzymanie,
- [b) telematyka.]*

** aplikacje telematyczne.>**

2. Transeuropejski system kolei konwencjonalnej dzieli się na podsystemy o nazwach:

1) strukturalne:

- a) infrastruktura,

- b) energia,
 - c) sterowanie,
 - d) ruch kolejowy,
 - e) tabor;
 - 2) funkcjonalne:
 - a) utrzymanie,
 - [b) telematyka.]
 - <b) aplikacje telematyczne.>**
3. Szczegółowy zakres podsystemów, o których mowa w ust. 1 i 2, określają TSI.

Art. 25c.

1. Podsystemy i składniki interoperacyjności podlegają ocenie zgodności z zasadniczymi wymaganiami dotyczącymi interoperacyjności kolei określonymi w przepisach wydanych na podstawie art. 25t.
- <1a. Podsystemy mogą podlegać wstępnej ocenie zgodności z zasadniczymi wymaganiami dotyczącymi interoperacyjności kolei, określonymi w przepisach wydanych na podstawie art. 25t, na wniosek producenta podsystemu albo jego upoważnionego przedstawiciela, importera, inwestora, zarządcy infrastruktury lub przewoźnika kolejowego.>**
2. Oceny zgodności podsystemu strukturalnego z zasadniczymi wymaganiami dotyczącymi interoperacyjności kolei dokonuje się na podstawie odpowiedniej TSI, w zależności od rodzaju podsystemu.
- <2a. Podsystemy podlegają ocenie zgodności z zasadniczymi wymaganiami dotyczącymi interoperacyjności kolei na etapie:**
 - 1) projektowania;
 - 2) budowy;
 - 3) końcowych prób podsystemu.
- 2b. Podsystemy mogą podlegać wstępnej ocenie zgodności z zasadniczymi wymaganiami dotyczącymi interoperacyjności kolei na etapie:**
 - 1) projektowania;
 - 2) budowy.>
3. Oceny zgodności składnika interoperacyjności z zasadniczymi wymaganiami dotyczącymi interoperacyjności kolei dokonuje się na podstawie TSI odpowiadającej podsystemowi, do którego należy składnik.
4. Dokonanie oceny zgodności, o której mowa w ust. 1, jest obowiązkowe przed oddaniem podsystemu lub składnika interoperacyjności do eksploatacji w transeuropejskim systemie kolei dużych prędkości i w transeuropejskim systemie kolei konwencjonalnej.
5. Podczas dokonywania oceny zgodności z zasadniczymi wymaganiami dotyczącymi interoperacyjności kolei podsystemy i składniki interoperacyjności poddaje się:
 - 1) certyfikacji - przez notyfikowaną jednostkę certyfikującą;
 - 2) badaniom - przez notyfikowane laboratorium;
 - 3) sprawdzeniu zgodności z zasadniczymi wymaganiami dotyczącymi interoperacyjności kolei - przez notyfikowaną jednostkę kontrolującą.

6. Po dokonaniu pozytywnej oceny zgodności podsystemu lub składnika interoperacyjności z zasadniczymi wymaganiami dotyczącymi interoperacyjności kolei, przez notyfikowaną jednostkę certyfikującą, jednostka ta wydaje odpowiednio certyfikat zgodności podsystemu lub certyfikat zgodności składnika interoperacyjności producentowi lub jego upoważnionemu przedstawicielowi, importerowi, inwestorowi, zarządcy infrastruktury albo przewoźnikowi kolejowemu.
- <6a. Po dokonaniu pozytywnej wstępnej oceny zgodności podsystemu z zasadniczymi wymaganiami dotyczącymi interoperacyjności kolei - na etapie projektowania, łącznie z badaniami typu, oraz budowy podsystemu - przez notyfikowaną jednostkę certyfikującą, jednostka ta wydaje pośredni certyfikat zgodności podsystemu producentowi podsystemu lub jego upoważnionemu przedstawicielowi, importerowi, inwestorowi, zarządcy infrastruktury albo przewoźnikowi kolejowemu.**
- 6b. W celu wystawienia certyfikatu zgodności podsystemu notyfikowana jednostka certyfikująca sprawdza, czy:**
- 1) istnieją dla podsystemu odpowiednie pośrednie certyfikaty zgodności podsystemu dla etapu projektowania i budowy przekazane podmiotowi zamawiającemu lub jego upoważnionemu przedstawicielowi, o ile wystąpił on do notyfikowanej jednostki certyfikującej o ich wystawienie dla obu tych etapów, lub**
 - 2) budowany podsystem odpowiada pośredniemu certyfikatowi zgodności podsystemu dla etapu projektowania, przekazanemu podmiotowi zamawiającemu lub jego upoważnionemu przedstawicielowi, o ile wystąpił on do notyfikowanej jednostki certyfikującej o jego wystawienie tylko dla tego etapu.**
- 6c. W przypadku wydania pośredniego certyfikatu zgodności podsystemu notyfikowana jednostka certyfikująca sprawdza prawidłowość tego certyfikatu pod względem wymagań TSI oraz dokonuje oceny elementów projektu i budowy nieuwzględnionych w tym certyfikacie.>**
- [7. Producent podsystemu albo jego upoważniony przedstawiciel, importer, inwestor, zarządca infrastruktury lub przewoźnik kolejowy, który poddał podsystem lub składnik interoperacyjności ocenie zgodności z zasadniczymi wymaganiami dotyczącymi interoperacyjności kolei i otrzymał odpowiedni certyfikat, wystawia:*
- 1) deklarację weryfikacji zgodności podsystemu - dla podsystemu;*
 - 2) deklarację zgodności składnika interoperacyjności - dla składnika interoperacyjności.]*
- <7. Producent podsystemu albo jego upoważniony przedstawiciel, importer, inwestor, zarządca infrastruktury lub przewoźnik kolejowy, który poddał podsystem lub składnik interoperacyjności ocenie zgodności z zasadniczymi wymaganiami dotyczącymi interoperacyjności kolei lub, w zakresie podsystemu, ocenie wstępnej, o której mowa w art. 25c ust. 1a, i otrzymał odpowiedni certyfikat, wystawia:**
- 1) deklarację weryfikacji zgodności podsystemu – dla podsystemu;**
 - 2) deklarację zgodności składnika interoperacyjności – dla składnika interoperacyjności;**
 - 3) pośrednią deklarację weryfikacji zgodności podsystemu – dla podsystemu.>**

8. Domniemywa się, że podsystemy lub składniki interoperacyjności, dla których sporządzono dokumentację potwierdzającą spełnienie zasadniczych wymagań dotyczących interoperacyjności kolei w innych krajach niż Rzeczpospolita Polska, są zgodne z zasadniczymi wymaganiami dotyczącymi interoperacyjności kolei określonymi w obowiązujących przepisach, jeżeli ocena zgodności została dokonana na podstawie TSI.
9. Oznakowanie CE umieszcza się na składniku interoperacyjności, dla którego, po uzyskaniu certyfikatu zgodności, została wystawiona odpowiednia deklaracja zgodności, tylko wtedy, gdy obowiązek oznakowania określony jest przez inne przepisy, których wymagania spełnia składnik interoperacyjności.
- [10. *Podmioty, o których mowa w ust. 7, są obowiązane przechowywać dokumentację dotyczącą podsystemów i składników interoperacyjności oraz przebiegu i wyników dokonanej oceny zgodności.*]
- <10. Podmioty, o których mowa w ust. 7, są obowiązane przechowywać dokumentację techniczną dotyczącą podsystemów, składników interoperacyjności oraz przebiegu i wyników dokonanej oceny zgodności przez cały okres eksploatacji danego podsystemu lub danego składnika interoperacyjności.>**
- <11. Podmiot zamawiający dołącza dokumentację do deklaracji weryfikacji zgodności podsystemu, którą przesyła Prezesowi UTK oraz właściwemu organowi każdego państwa członkowskiego Unii Europejskiej, które o to wystąpi.**
- 12. Dokumentację i korespondencję związaną z oceną zgodności sporządza się w jednym z oficjalnych języków państwa członkowskiego Unii Europejskiej, na terytorium którego ma swoją siedzibę podmiot zamawiający lub jego upoważniony przedstawiciel, bądź w języku zaakceptowanym przez ten podmiot.>**

Art. 25s.

- <1.>** Notyfikowane jednostki certyfikujące w zakresie składników interoperacyjności i podsystemów są obowiązane do przekazywania informacji, wraz z uzasadnieniem, o zawieszonych lub cofniętych certyfikatach zgodności Prezesowi UTK oraz Prezesowi Urzędu Ochrony Konkurencji i Konsumentów, a także innym notyfikowanym jednostkom. Prezes Urzędu Ochrony Konkurencji i Konsumentów informuje Komisję Europejską o zawieszonych oraz cofniętych certyfikatach. Do informacji dołącza się uzasadnienie.
- <2. Notyfikowane jednostki certyfikujące w zakresie podsystemów są obowiązane do publikowania corocznie, w terminie do końca pierwszego kwartału, informacji o otrzymanych wnioskach o dokonanie oceny zgodności, o wydanych certyfikatach zgodności podsystemu lub pośrednich certyfikatach zgodności podsystemu oraz o odmowach ich wydania, za poprzedni rok kalendarzowy.>**