

**ROZPORZĄDZENIE
MINISTRA INFRASTRUKTURY I ROZWOJU¹⁾**

z dniar.

zmieniające rozporządzenie w sprawie ogólnych warunków prowadzenia ruchu kolejowego i sygnalizacji

Na podstawie art. 17 ust. 7 ustawy z dnia 28 marca 2003 r. o transporcie kolejowym (Dz. U. z 2007 r. Nr 16, poz. 94, z późn. zm.²⁾) zarządza się, co następuje:

§ 1. W rozporządzeniu Ministra Infrastruktury z dnia 18 lipca 2005 r. w sprawie ogólnych warunków prowadzenia ruchu kolejowego i sygnalizacji (Dz. U. Nr 172, poz. 1444, z późn. zm.³⁾) wprowadza się następujące zmiany:

1) po § 11 dodaje się § 11a i 11b w brzmieniu:

„§ 11a. 1. Europejski System Zarządzania Ruchem Kolejowym (ERTMS) obejmuje Europejski System Sterowania Pociągiem (ERTMS/ETCS) i system łączności radiowej ERTMS/GSM-R.

2. Europejski System Sterowania Pociągiem (ERTMS/ETCS), zwany dalej „systemem ERTMS/ETCS” jest systemem sterowania pociągiem nadzorującym, w czasie rzeczywistym, zgodność prowadzenia przez maszynistę pojazdu kolejowego ze wskazaniami sygnalizatorów.

3. Ruch pociągów może być prowadzony z wykorzystaniem systemu ERTMS/ETCS:

- 1) poziomu 0;
- 2) poziomu STM (przy wykorzystaniu Specyficznego Modułu Transmisyjnego);
- 3) poziomu 1 Limited Supervision;
- 4) poziomu 1;
- 5) poziomu 2.

¹⁾ Minister Infrastruktury i Rozwoju kieruje działem administracji rządowej – transport, na podstawie § 1 ust. 2 pkt 4 rozporządzenia Prezesa Rady Ministrów z dnia 27 listopada 2013 r. w sprawie szczegółowego zakresu działania Ministra Infrastruktury i Rozwoju (Dz. U. z 2013 r. poz. 1391).

²⁾ Zmiany tekstu jednolitego wymienionej ustawy zostały ogłoszone w Dz. U. z 2007 r. Nr 176, poz. 1238 i Nr 191, poz. 1374, z 2008 r. Nr 59, poz. 359, Nr 144, poz. 902, Nr 206, poz. 1289 i Nr 227, poz. 1505, z 2009 r. Nr 1, poz. 3, Nr 18, poz. 97, Nr 19, poz. 100, Nr 98, poz. 817, Nr 115, poz. 966, Nr 157, poz. 1241 i Nr 214, poz. 1658, z 2011 r. Nr 5, poz. 13, Nr 102, poz. 586, Nr 106, poz. 622, Nr 187, poz. 1113, Nr 205, poz. 1209, Nr 227, poz. 1367, Nr 230, poz. 1372 i Nr 233, poz. 1381, z 2012 r. poz. 460 i 951 oraz z 2013 r. poz. 628, 1033 i 1152.

³⁾ Zmiany wymienionego rozporządzenia zostały ogłoszone w Dz. U. z 2006 r. Nr 168, poz. 1198, z 2007 r. Nr 173, poz. 1220, z 2009 r. Nr 38, poz. 303, z 2011 r. Nr 63, poz. 325 oraz z 2012 r. poz. 1042.

§ 11b. Prowadzenie pociągu z prędkością większą niż 160 km/h lub większą niż 130 km/h przy jednoosobowej obsłudze trakcyjnej może odbywać się wyłącznie pod pełnym nadzorem czynnego i sprawnie działającego systemu ERTMS/ETCS, jeżeli pociąg jest wyposażony w urządzenia pokładowe systemu ERTMS/ETCS:

- 1) poziomu 1 i porusza się na odcinku linii kolejowej wyposażonej w urządzenia przytorowe systemu ERTMS/ETCS poziomu 1;
 - 2) poziomu 2 i porusza się na odcinku linii kolejowej wyposażonej w urządzenia przytorowe systemu ERTMS/ETCS poziomu 2;
 - 3) poziomu 2 i porusza się na odcinku linii kolejowej wyposażonej w urządzenia przytorowe systemu ERTMS/ETCS poziomu 1, jeśli urządzenia pokładowe systemu ERTMS/ETCS pociągu przystosowane są również do pracy w poziomie 1
- z zastrzeżeniem § 30d.”;
- 2) w § 21:
- a) w ust. 4 pkt 2 otrzymuje brzmienie:
„2) w pociągach wyposażonych w urządzenia pokładowe systemu ERTMS/ETCS poziomu 1 lub poziomu 2 oraz urządzenia radiołączności pociągowej, poruszających się na odcinkach linii kolejowych wyposażonych w urządzenia przytorowe systemu ERTMS/ETCS poziomu 1 lub poziomu 2, z zastrzeżeniem § 11b; i § 30d”;
 - b) ust. 8 otrzymuje brzmienie:
„8. W przypadkach szczególnych, takich jak uszkodzenie urządzeń kontrolujących czujność maszynisty albo urządzeń radiołączności, przy jednoosobowej obsłudze trakcyjnej, kierownik pociągu na wezwanie maszynisty powinien zająć miejsce w kabinie sterowniczej. W przypadku braku kierownika pociągu maszynista ma obowiązek doprowadzić pociąg do najbliższej stacji. Dalszy sposób postępowania określa przewoźnik kolejowy w przepisach wewnętrznych.”;
- 3) w dziale II:
- a) po rozdziale 2 dodaje się rozdział 2a w brzmieniu:

„Rozdział 2a

Przygotowanie pociągów do jazdy z wykorzystaniem systemu ERTMS/ETCS

§ 23a. Uprawnieni pracownicy przewoźnika kolejowego przygotowują i zgłaszają pociąg do jazdy, w tym wprowadzają do urządzeń pokładowych systemu ERTMS/ETCS wymagane przez system dane.

§ 23b 1. W wewnętrznym rozkładzie jazdy pociągów kursujących z wykorzystaniem systemu ERTMS/ETCS procent wymaganej masy hamującej podaje się dla:

- 1) prędkości 160 km/h – w przypadku pociągów z największą dozwoloną prędkością równą lub większą niż 160 km/h;
- 2) największej dozwolonej prędkości – w przypadku pociągów z największą dozwoloną prędkością mniejszą niż 160 km/h.

2. Dla pociągów kursujących z wykorzystaniem systemu ERTMS/ETCS obliczenie wymaganej masy hamującej zgodnie z § 17 ust. 2 oraz zastosowanie w razie potrzeby przepisów § 18 zapewnia wymagane charakterystyki hamowania:

- 1) na odcinkach linii kolejowych niewyposażonych w urządzenia przytorowe systemu ERTMS/ETCS;
- 2) na odcinkach linii kolejowych wyposażonych w urządzenia przytorowe systemu ERTMS/ETCS w przypadku niespełnienia warunków, o których mowa w § 11b.

§ 23c. Szczegółowy tryb postępowania przy przygotowywaniu i zgłaszaniu pociągu do jazdy z wykorzystaniem systemu ERTMS/ETCS określa przewoźnik kolejowy w przepisach wewnętrznych.”,

- b) po rozdziale 3 dodaje się rozdział 3a w brzmieniu:

„Rozdział 3a

Prowadzenie ruchu pociągów oraz manewry z wykorzystaniem systemu ERTMS/ETCS

§ 30a. 1. Na odcinkach linii kolejowych wyposażonych w urządzenia przytorowe systemu ERTMS/ETCS wszystkie sygnały i wskaźniki odnoszące się do jazdy pociągu należy objąć tym systemem.

2. Wykaz sygnałów i wskaźników, o których mowa w ust. 1 określa zarządca infrastruktury.

§ 30b. 1. Pociągi wyposażone w urządzenia pokładowe systemu ERTMS/ETCS należy zawsze prowadzić z wykorzystaniem tych urządzeń.

2. Dla pociągów prowadzonych pod pełnym nadzorem sprawnie działającego systemu ERTMS/ETCS na odcinkach liniach kolejowych wyposażonych w urządzenia przytorowe systemu ERTMS/ETCS, wskazania pulpitu pokładowego systemu ERTMS/ETCS mają pierwszeństwo nad wskazaniem sygnałów i wskaźników, przy czym:

- 1) rozkazy pisemne mają zawsze pierwszeństwo przed wskazaniami pulpitu pokładowego systemu ERTMS/ETCS, niezależnie od trybu pracy urządzeń pokładowych systemu ERTMS/ETCS, z wyjątkiem sytuacji, gdy wyświetlana na pulpicie dopuszczalna prędkość jest mniejsza od wskazanej w rozkazie pisemnym;
- 2) sygnały S 1, S 1a, Sr 1, D 1, D 2, D 3, Rm 4, A 1, A 1r, Pc 6 i sygnał wątpliwy mają zawsze pierwszeństwo przed wskazaniami pulpitu pokładowego systemu ERTMS/ETCS, niezależnie od trybu pracy urządzeń pokładowych systemu ERTMS/ETCS.

§ 30c. Na odcinkach linii kolejowych wyposażonych w urządzenia przytorowe systemu ERTMS/ETCS zmiany prędkości drogowej oraz ograniczenia prędkości stałe i doraźne osygnalizowuje się zgodnie z postanowieniami Działu III oraz dodatkowo:

- 1) za pomocą odpowiednich balis – w przypadku systemu ERTMS/ETCS poziomu 1 lub poziomu 1 Limited Supervision;
- 2) wprowadza się do systemu poprzez Centrum Sterowania Radiowego (RBC) lub jeśli nie ma takiej możliwości za pomocą odpowiednich balis – w przypadku systemu ERTMS/ETCS poziomu 2.

§ 30d. W przypadkach niespełnienia warunków, o których mowa w § 30a ust. 1 i § 30c prowadzenie pociągu nie może odbywać się z prędkością większą niż:

- 1) 160 km/h przy dwuosobowej obsłudze trakcyjnej;
- 2) 130 km/h przy jednoosobowej obsłudze trakcyjnej.

§ 30e. Szczegółowe zasady prowadzenia ruchu pociągów z użyciem systemu ERTMS/ETCS, w tym tryb postępowania w warunkach szczególnych, sytuacjach awaryjnych, a także sposób osygnalizowania zmiany prędkości drogowej oraz sposób wprowadzania i osygnalizowania stałych i doraźnych ograniczeń prędkości za pomocą urządzeń, o których mowa w § 30c określa zarządca infrastruktury w przepisach wewnętrznych.

§ 30f. Jazdy manewrowe pociągiem (pojazdem trakcyjnym) wyposażonym w urządzenie pokładowe systemu ERTMS/ETCS, zarówno na torach wyposażonych w urządzenia przytorowe systemu ERTMS/ETCS, jak również na torach niewyposażonych w urządzenia przytorowe systemu ERTMS/ETCS należy wykonywać z wykorzystaniem urządzeń pokładowych systemu ERTMS/ETCS, z prędkością nieprzekraczającą 25 km/h.

§ 30g. Szczegółowe zasady wykonywania jazd manewrowych pojazdami kolejowymi wyposażonymi w urządzenia pokładowe systemu ERTMS/ETCS określa zarządca infrastruktury w przepisach wewnętrznych.”;

- 4) w dziale III:

- a) w § 59:
 – ust 3 otrzymuje brzmienie:

„3. Wskaźniki, o których mowa w ust. 1 pkt 2, mogą być:

- 1) zwrotnicowe;
- 2) ogólnoeksploatacyjne;
- 3) dotyczące zelektryfikowanych linii kolejowych;
- 4) dotyczące systemu ERTMS/ETCS.”,

- uchyla się ust. 4 i 6,

- b) w § 68 pkt 3 otrzymuje brzmienie:

„3) sygnał S 3 „Jazda z największą dozwoloną prędkością - w przodzie są dwa odstępy blokowe wolne - albo przy następnym semaforze z prędkością nie większą niż 100 km/h”: jedno zielone światło migające na semaforze (rys. 9).

Sygnał S 3 zezwala na jazdę z największą prędkością dozwoloną dla danego pociągu i danego odcinka linii kolejowej.

Sygnał S 3 nadawany przez:

- a) semafor półsamoczynny lub ostatni semafor samoczynny blokady liniowej informuje, że następny semafor może nadawać sygnał zezwalający na jazdę z prędkością nie większą niż 100 km/h; jeżeli maszynista stwierdzi, że sygnał na następnym semaforze nie ogranicza prędkości, to stosuje się do aktualnych wskazań tego semafora, regulując prędkość jazdy, tak aby mógł zatrzymać pociąg przed kolejnym semaforem wskazującym sygnał „Stój”,
- b) semafor samoczynny blokady liniowej lub semafor wyjazdowy na szlak wyposażony w samoczynną blokadę liniową informuje, że dwa kolejne odstępy blokowe za tym semaforem są wolne; maszynista powinien tak regulować prędkość jazdy, aby mógł zatrzymać pociąg przed semaforem wskazującym sygnał „Stój”;

- c) w § 112 ust. 2:
 – pkt 23 lit. c otrzymuje brzmienie:

„c) wskaźnik W 28 ustawia się w następujący sposób:

- na stacji lub posterunku odgałęźnym, będącym początkiem linii kolejowej z radiołącznością pociągową - na stacji w odległości 30-70 m, a na posterunku odgałęźnym – 100-150 m za ostatnim rozjazdem, patrząc w kierunku szlaku z radiołącznością pociągową,
- na stacji węzłowej lub posterunku odgałęźnym, jeżeli na przyległych szlakach jest radiołączność pociągowa o różnych numerach kanałów na stacji w odległości 30-70 m, a na posterunku odgałęźnym – 100-150 m za ostatnim rozjazdem, patrząc w kierunku szlaku z innym kanałem radiołączności pociągowej,

- przy dojeździe do posterunku leżącego na linii kolejowej z radiołącznością pociągową, na szlaku niewyposażonym w radiołączność pociągową - 300 m przed semaforem wjazdowym posterunku ruchu z radiołącznością pociągową,
- wraz ze wskaźnikiem W 34 (powyżej wskaźnika W 34) na wspólnej konstrukcji wsporczej,”

– po pkt 30 dodaje się pkt 31 w brzmieniu:

„31) wskaźnik W 34 „Wskaźnik końca obowiązywania systemu GSM-R” oznacza koniec obowiązującego do tego miejsca systemu radiołączności pociągowej GSM-R. Prostokątna biała tablica z czarnym obramowaniem, a na niej czarny symbol graficzny przedstawiający słuchawkę oraz czarne litery GSM-R umieszczone poniżej symbolu słuchawki. Litery GSM-R stanowią skrót od nazwy systemu radiołączności pociągowej, którego wskaźnik dotyczy. Poniżej wewnątrz czarnego obramowania w kształcie elipsy umieszczony jest czarny skrót literowy nazwy państwa, na obszarze którego zainstalowany jest dany system GSM-R. Tablica przekreślona czerwonym pasem wznoszącym się ukośnie od lewego dolnego wierzchołka do prawego górnego wierzchołka (rys. 198b):

- a) wskaźnik W 34 informuje maszynistę o miejscu zmiany systemu radiołączności pociągowej GSM-R na obowiązujący od tego miejsca system radiołączności pociągowej 150 MHz. Po minięciu wskaźnika, maszynista powinien przełączyć urządzenia pokładowe (jeśli są dostępne) na system radiołączności pociągowej 150 MHz obowiązujący od tego miejsca, oraz jak najszybciej nawiązać łączność z najbliższym posterunkiem ruchu pracującym w tym systemie,
- b) wskaźnik W 34 stosuje się wraz ze wskaźnikiem W 28, który informuje maszynistę o kanale systemu radiołączności pociągowej 150 MHz obowiązującego za wskaźnikiem W 34; wskaźnik W 28 umieszcza się powyżej wskaźnika W 34 na wspólnej konstrukcji wsporczej,
- c) wskaźnik W 34 ustawia się w następujący sposób:
 - na stacji, stacji węzłowej lub posterunku odgałęźnym, będącym końcem ostatniego szlaku linii kolejowej z radiołącznością pociągową GSM-R – na stacji i na stacji węzłowej w odległości 30-70 m, a na posterunku odgałęźnym – 100-150 m za ostatnim rozjazdem, patrząc w kierunku szlaku z radiołącznością pociągową inną niż GSM-R,
 - przy dojeździe do posterunku ruchu nie wyposażonego w system radiołączności GSM-R – w odległości drogi hamowania obowiązującej na danym szlaku, przed semaforem wjazdowym na ten posterunek ruchu,
- d) jeżeli nie można ustawić wskaźnika W34 z zachowaniem skrajni, stosuje się tablicę o zmniejszonych wymiarach i umieszcza ją nisko;

białe tło wskaźnika powinno być wykonane z materiałów odblaskowych.”,

d) po rozdziale 15 dodaje się rozdział 15a w brzmieniu:

„Rozdział 15a

Wskaźniki stosowane do prowadzenia ruchu pociągów z wykorzystaniem systemu ERTMS/ETCS

§ 113a. Wskaźniki stosowane do prowadzenia ruchu pociągów z wykorzystaniem systemu ERTMS/ETCS:

- 1) ustawia się według zasad określonych § 112 ust. 1;
- 2) wykonuje się z materiałów odblaskowych.

§ 113b. Do prowadzenia ruchu pociągów z wykorzystaniem systemu ERTMS/ETCS stosuje się następujące wskaźniki:

- 1) wskaźnik W ETCS 1 „Zapowiedź wjazdu w obszar ERTMS/ETCS poziomu 1 Limited Supervision” oznacza miejsce zapowiedzi zmiany poziomu systemu ERTMS/ETCS na poziom 1 Limited Supervision: żółta kwadratowa tablica z czarnym obramowaniem i czarnym oznaczeniem literowo-cyfrowym „ETCS L1LS” (oznaczenie „ETCS” umieszczone nad oznaczeniem „L1LS”); (rys. 204a):
 - a) wskaźnik W ETCS 1 stosuje się w celu poinformowania maszynisty pojazdu trakcyjnego wyposażonego w urządzenia pokładowe systemu ERTMS/ETCS, że w tym miejscu powinien rozpocząć się proces zmiany poziomu systemu ERTMS/ETCS na poziom 1 Limited Supervision,
 - b) wskaźnik W ETCS 1 ustawia się w następujący sposób:
 - na stacji lub szlaku przed granicą obszaru wyposażonego w system ERTMS/ETCS poziomu 1 Limited Supervision, w miejscu stanowiącym zapowiedź wjazdu do obszaru wyposażonego w system ERTMS/ETCS poziomu 1 Limited Supervision,
 - wskaźnika nie stosuje się wewnątrz obszaru wyposażonego w system ERTMS/ETCS poziomu 1 Limited Supervision,
 - c) jeżeli nie można ustawić wskaźnika W ETCS 1 z zachowaniem skrajni, należy ustawić go nisko, dolną krawędzią tablicy na wysokości główki szyny; w wyjątkowych przypadkach dopuszczalne jest zastosowanie zmniejszonego wymiaru tablicy wskaźnika.
- 2) wskaźnik W ETCS 2 „Wjazd w obszar ERTMS/ETCS poziomu 1 Limited Supervision” oznacza miejsce zmiany poziomu systemu ERTMS/ETCS na poziom 1 Limited Supervision: biała kwadratowa tablica z czarnym

obramowaniem i czarnym oznaczeniem literowo-cyfrowym „ETCS L1” (oznaczenie „ETCS” umieszczone nad oznaczeniem „L1LS”) (rys. 204b):

- a) wskaźnik W ETCS 2 stosuje się w celu poinformowania maszynisty pojazdu trakcyjnego wyposażonego w urządzenia pokładowe systemu ERTMS/ETCS, że w tym miejscu powinna nastąpić zmiana poziomu systemu ERTMS/ETCS na poziom 1 Limited Supervision,
 - b) wskaźnik W ETCS 2 ustawia się w następujący sposób:
 - na stacji lub szlaku na granicy obszaru wyposażonego w system ERTMS/ETCS poziomu 1, w miejscu stanowiącym granicę wjazdu do obszaru wyposażonego w system ERTMS/ETCS poziomu 1 Limited Supervision,
 - obok każdej grupy balis, która wysyła polecenie zmiany poziomu systemu ERTMS/ETCS na poziom 1 Limited Supervision,
 - c) jeżeli nie można ustawić wskaźnika W ETCS 2 z zachowaniem skrajni, należy ustawić go nisko, dolną krawędzią tablicy na wysokości główki szyny; w wyjątkowych przypadkach dopuszczalne jest zastosowanie zmniejszonego wymiaru tablicy wskaźnika.
- 3) wskaźnik W ETCS 3 „Wyjazd z obszaru ERTMS/ETCS poziomu 1 Limited Supervision” oznacza miejsce wyjazdu z obszaru wyposażonego w system ERTMS/ETCS poziomu 1 Limited Supervision: biała kwadratowa tablica z czarnym obramowaniem i czarnym oznaczeniem literowo-cyfrowym „ETCS L1LS” (oznaczenie „ETCS” umieszczone nad oznaczeniem „L1LS”) przekreślona czerwonym pasem wznoszącym się ukośnie od lewego dolnego wierzchołka do prawego górnego pod kątem 45°; (rys. 204c):
- a) wskaźnik W ETCS 3 stosuje się w celu poinformowania maszynisty pojazdu trakcyjnego wyposażonego w urządzenia pokładowe systemu ERTMS/ETCS o wyjeździe z obszaru wyposażonego w system ERTMS/ETCS poziomu 1 Limited Supervision,
 - b) wskaźnik W ETCS 3 ustawia się w następujący sposób:
 - na stacji lub szlaku na granicy obszaru wyposażonego w system ERTMS/ETCS poziomu 1 Limited Supervision, w miejscu stanowiącym granicę wyjazdu z obszaru wyposażonego w system ERTMS/ETCS poziomu 1 Limited Supervision,
 - wskaźnika nie stosuje się: na granicy pomiędzy obszarem wyposażonym w system ERTMS/ETCS poziomu 1 Limited Supervision a obszarem wyposażonym w system ERTMS/ETCS poziomu 1; na granicy pomiędzy obszarem wyposażonym w system ERTMS/ETCS poziomu 1 Limited Supervision a obszarem wyposażonym w system ERTMS/ETCS poziomu 2,
 - c) jeżeli nie można ustawić wskaźnika W ETCS 3 z zachowaniem skrajni, należy ustawić go nisko, dolną krawędzią tablicy na

wysokości główki szyny; w wyjątkowych przypadkach dopuszczalne jest zastosowanie zmniejszonego wymiaru tablicy wskaźnika.

- 4) wskaźnik W ETCS 4 „Zapowiedź wjazdu w obszar ERTMS/ETCS poziomu 1” oznacza miejsce zapowiedzi zmiany poziomu systemu ERTMS/ETCS na poziom 1: żółta kwadratowa tablica z czarnym obramowaniem i czarnym oznaczeniem literowo-cyfrowym „ETCS L1” (oznaczenie „ETCS” umieszczone nad oznaczeniem „L1”) (rys. 204d):
- a) wskaźnik W ETCS 4 stosuje się w celu poinformowania maszynisty pojazdu trakcyjnego wyposażonego w urządzenia pokładowe systemu ERTMS/ETCS, że w tym miejscu powinien rozpocząć się proces zmiany poziomu systemu ERTMS/ETCS na poziom 1,
 - b) wskaźnik W ETCS 4 ustawia się w następujący sposób:
 - na stacji lub szlaku przed granicą obszaru wyposażonego w system ERTMS/ETCS poziomu 1, w miejscu stanowiącym zapowiedź wjazdu do obszaru wyposażonego w system ERTMS/ETCS poziomu 1,
 - wskaźnika nie stosuje się wewnątrz obszaru wyposażonego w system ERTMS/ETCS poziomu 1,
 - c) jeżeli nie można ustawić wskaźnika W ETCS 4 z zachowaniem skrajni, należy ustawić go nisko, dolną krawędzią tablicy na wysokości główki szyny; w wyjątkowych przypadkach dopuszczalne jest zastosowanie zmniejszonego wymiaru tablicy wskaźnika.
- 5) wskaźnik W ETCS 5 „Wjazd w obszar ERTMS/ETCS poziomu 1” oznacza miejsce zmiany poziomu systemu ERTMS/ETCS na poziom 1: biała kwadratowa tablica z czarnym obramowaniem i czarnym oznaczeniem literowo-cyfrowym „ETCS L1” (oznaczenie „ETCS” umieszczone nad oznaczeniem „L1”) (rys. 204e):
- a) wskaźnik W ETCS 5 stosuje się w celu poinformowania maszynisty pojazdu trakcyjnego wyposażonego w urządzenia pokładowe systemu ERTMS/ETCS, że w tym miejscu powinna nastąpić zmiana poziomu systemu ERTMS/ETCS na poziom 1,
 - b) wskaźnik W ETCS 5 ustawia się w następujący sposób:
 - na stacji lub szlaku na granicy obszaru wyposażonego w system ERTMS/ETCS poziomu 1, w miejscu stanowiącym granicę wjazdu do obszaru wyposażonego w system ERTMS/ETCS poziomu 1,
 - obok każdej grupy balis, która wysyła polecenie zmiany poziomu systemu ERTMS/ETCS na poziom 1,
 - c) jeżeli nie można ustawić wskaźnika W ETCS 5 z zachowaniem skrajni, należy ustawić go nisko, dolną krawędzią tablicy na wysokości główki szyny; w wyjątkowych przypadkach dopuszczalne jest zastosowanie zmniejszonego wymiaru tablicy wskaźnika.

- 6) wskaźnik W ETCS 6 „Wyjazd z obszaru ERTMS/ETCS poziomu 1” oznacza miejsce wyjazdu z obszaru wyposażonego w system ERTMS/ETCS poziomu 1: biała kwadratowa tablica z czarnym obramowaniem i czarnym oznaczeniem literowo-cyfrowym „ETCS L1” (oznaczenie „ETCS” umieszczone nad oznaczeniem „L1”) przekreślona czerwonym pasem wznoszącym się ukośnie od lewego dolnego wierzchołka do prawego górnego pod kątem 45°; (rys. 204f):
- a) wskaźnik W ETCS 6 stosuje się w celu poinformowania maszynisty pojazdu trakcyjnego wyposażonego w urządzenia pokładowe systemu ERTMS/ETCS o wyjeździe z obszaru wyposażonego w system ERTMS/ETCS poziomu 1,
 - b) wskaźnik W ETCS 6 ustawia się w następujący sposób:
 - na stacji lub szlaku na granicy obszaru wyposażonego w system ERTMS/ETCS poziomu 1, w miejscu stanowiącym granicę wyjazdu z obszaru wyposażonego w system ERTMS/ETCS poziomu 1,
 - wskaźnika nie stosuje się: na granicy pomiędzy obszarem wyposażonym w system ERTMS/ETCS poziomu 1 a obszarem wyposażonym w system ERTMS/ETCS poziomu 1 Limited Supervision; na granicy pomiędzy obszarem wyposażonym w system ERTMS/ETCS poziomu 1 a obszarem wyposażonym w system ERTMS/ETCS poziomu 2,
 - c) jeżeli nie można ustawić wskaźnika W ETCS 6 z zachowaniem skrajni, należy ustawić go nisko, dolną krawędzią tablicy na wysokości główki szyny; w wyjątkowych przypadkach dopuszczalne jest zastosowanie zmniejszonego wymiaru tablicy wskaźnika.
- 7) wskaźnik W ETCS 7 „Zapowiedź wjazdu w obszar ERTMS/ETCS poziomu 2” oznacza miejsce zapowiedzi zmiany poziomu systemu ERTMS/ETCS na poziom 2: żółta kwadratowa tablica z czarnym obramowaniem i czarnym oznaczeniem literowo-cyfrowym „ETCS L2” (oznaczenie „ETCS” umieszczone nad oznaczeniem „L2”) (rys. 204g):
- a) wskaźnik W ETCS 7 stosuje się w celu poinformowania maszynisty pojazdu trakcyjnego wyposażonego w urządzenia pokładowe systemu ERTMS/ETCS, że w tym miejscu powinien rozpocząć się proces zmiany poziomu systemu ERTMS/ETCS na poziom 2,
 - b) wskaźnik W ETCS 7 ustawia się w następujący sposób:
 - na stacji lub szlaku przed granicą obszaru wyposażonego w system ERTMS/ETCS poziomu 2, w miejscu stanowiącym zapowiedź wjazdu do obszaru wyposażonego w system ERTMS/ETCS poziomu 2,

- wskaźnika nie stosuje się wewnątrz obszaru wyposażonego w system ERTMS/ETCS poziomu 2,
 - c) jeżeli nie można ustawić wskaźnika W ETCS 7 z zachowaniem skrajni, należy ustawić go nisko, dolną krawędzią tablicy na wysokości główki szyny; w wyjątkowych przypadkach dopuszczalne jest zastosowanie zmniejszonego wymiaru tablicy wskaźnika.
- 8) wskaźnik W ETCS 8 „Wjazd w obszar ERTMS/ETCS poziomu 2” oznacza miejsce zmiany poziomu systemu ERTMS/ETCS na poziom 2: biała kwadratowa tablica z czarnym obramowaniem i czarnym oznaczeniem literowo-cyfrowym „ETCS L2” (oznaczenie „ETCS” umieszczone nad oznaczeniem „L2”) (rys. 204h):
- a) wskaźnik W ETCS 8 stosuje się w celu poinformowania maszynisty pojazdu trakcyjnego wyposażonego w urządzenia pokładowe systemu ERTMS/ETCS, że w tym miejscu powinna nastąpić zmiana poziomu systemu ERTMS/ETCS na poziom 2,
 - b) wskaźnik W ETCS 8 ustawia się w następujący sposób:
 - na stacji lub szlaku na granicy obszaru wyposażonego w system ERTMS/ETCS poziomu 2, w miejscu stanowiącym granicę wjazdu do obszaru wyposażonego w system ERTMS/ETCS poziomu 2,
 - obok każdej grupy balis, która wysyła polecenie zmiany poziomu systemu ERTMS/ETCS na poziom 2,
 - c) jeżeli nie można ustawić wskaźnika W ETCS 8 z zachowaniem skrajni, należy ustawić go nisko, dolną krawędzią tablicy na wysokości główki szyny; w wyjątkowych przypadkach dopuszczalne jest zastosowanie zmniejszonego wymiaru tablicy wskaźnika.
- 9) wskaźnik W ETCS 9 „Wyjazd z obszaru ERTMS/ETCS poziomu 2” oznacza miejsce wyjazdu z obszaru wyposażonego w system ERTMS/ETCS poziomu 2: biała kwadratowa tablica z czarnym obramowaniem i czarnym oznaczeniem literowo-cyfrowym „ETCS L2” (oznaczenie „ETCS” umieszczone nad oznaczeniem „L2”) przekreślona czerwonym pasem wznoszącym się ukośnie od lewego dolnego wierzchołka do prawego górnego pod kątem 45°; (rys. 204i):
- a) wskaźnik W ETCS 9 stosuje się w celu poinformowania maszynisty pojazdu trakcyjnego wyposażonego w urządzenia pokładowe systemu ERTMS/ETCS o wyjeździe z obszaru wyposażonego w system ERTMS/ETCS poziomu 2,
 - b) wskaźnik W ETCS 9 ustawia się w następujący sposób:
 - na stacji lub szlaku na granicy obszaru wyposażonego w system ERTMS/ETCS poziomu 2, w miejscu stanowiącym granicę wyjazdu z obszaru wyposażonego w system ERTMS/ETCS poziomu 2,

- wskaźnika nie stosuje się: na granicy pomiędzy obszarem wyposażonym w system ERTMS/ETCS poziomu 2 a obszarem wyposażonym w system ERTMS/ETCS poziomu 1; na granicy pomiędzy obszarem wyposażonym w system ERTMS/ETCS poziomu 2 a obszarem wyposażonym w system ERTMS/ETCS poziomu 1 Limited Supervision,
 - c) jeżeli nie można ustawić wskaźnika W ETCS 9 z zachowaniem skrajni, należy ustawić go nisko, dolną krawędzią tablicy na wysokości główki szyny; w wyjątkowych przypadkach dopuszczalne jest zastosowanie zmniejszonego wymiaru tablicy wskaźnika.”;
- 5) w załączniku nr 3 do rozporządzenia:
- a) po wzorze wskaźnika W 33 (rys. 198a) dodaje się wzór wskaźnika W 34 (rys. 198b), określony w załączniku do niniejszego rozporządzenia,
 - b) po wzorze wskaźników We 9a, We 9b (rys. 204) dodaje się wzory wskaźników W ETCS 1 - W ETCS 9 (rys. 204a – 204i), określone w załączniku do niniejszego rozporządzenia.

§ 2. Rozporządzenie wchodzi w życie po upływie 14 dni od dnia ogłoszenia.

**MINISTER
INFRASTRUKTURY I ROZWOJU**

Załącznik do rozporządzenia
Ministra Infrastruktury i Rozwoju
z dnia (poz.)



Rys. 198b
Wskaźnik W 34



Rys. 204a
Wskaźnik W ETCS 1



Rys. 204b
Wskaźnik W ETCS 2



Rys. 204c
Wskaźnik W ETCS 3



Rys. 204d
Wskaźnik W ETCS 4



Rys. 204e
Wskaźnik W ETCS 5



Rys. 204f
Wskaźnik W ETCS 6



Rys. 204g
Wskaźnik W ETCS 7



Rys. 204h
Wskaźnik W ETCS 8



Rys. 204i
Wskaźnik W ETCS 9

UZASADNIENIE

Wprowadzenie zmian do rozporządzenia Ministra Infrastruktury z dnia 18 lipca 2005 r. w sprawie ogólnych warunków prowadzenia ruchu kolejowego i sygnalizacji (Dz. U. z 2005 r. Nr 172, poz. 1444 z późn. zm) w postaci zgodnej z projektem niniejszego rozporządzenia zmieniającego jest związane koniecznością wypełnienia przez Polskę zobowiązań wynikających z Decyzji Komisji 2012/88/UE z dnia 25 stycznia 2012 r. w sprawie technicznej specyfikacji interoperacyjności w zakresie podsystemów "Sterowanie" transeuropejskiego systemu kolei. Decyzja ta nakłada na Polskę obowiązek wyposażenia w system ETRMS/ETCS linii kolejowych wchodzących w skład korytarza F określonego w pkt 7.3.4 załącznika tej decyzji, a także połączeń korytarza F z głównymi europejskimi portami, stacjami rozrządowymi, terminalami towarowymi i obszarami transportu towarowego, wymienionymi w pkt 7.3.5 załącznika ww. decyzji. Wyposażenie ww. linii kolejowych w system ERTMS/ETCS wymusza z kolei konieczność uregulowania w prawie krajowym ogólnych zasad prowadzenia ruchu kolejowego z wykorzystaniem systemu ERTMS/ETCS, gdyż w rozporządzeniu Ministra Infrastruktury z dnia 18 lipca 2005 r. w sprawie ogólnych warunków prowadzenia ruchu kolejowego i sygnalizacji kwestia ta nie jest uregulowana. Wprowadzenie zmian w rozporządzeniu Ministra Infrastruktury z dnia 18 lipca 2005 r. w sprawie ogólnych warunków prowadzenia ruchu kolejowego i sygnalizacji zgodnie z projektowanym rozporządzeniem zmieniającym, w znacznym stopniu przyczyni się do zapewnienia interoperacyjności systemu kolei i zwiększenia bezpieczeństwa ruchu kolejowego.

§ 1 pkt 1 projektowanego rozporządzenia przewiduje dodanie do rozdziału 1 w dziale II zmienianego rozporządzenia § 11a i § 11b zawierających przepisy ogólne dotyczące systemu ERTMS/ETCS, w tym przepisy określające warunki, które muszą być spełnione do prowadzenia ruchu pociągów z prędkością większą niż 160 km/h lub większą niż 130 km/h przy jednoosobowej obsłudze trakcyjnej. Wprowadzenie tych przepisów jest bardzo istotne, ponieważ nie przewiduje się możliwości prowadzenia ruchu pociągów z prędkością większą niż 160 km/h lub większą niż 130 km/h przy jednoosobowej obsłudze trakcyjnej bez pełnego nadzoru sprawnie działającego systemu ERTMS/ETCS, z zastrzeżeniem przepisów § 30d.

§ 1 pkt 2 lit. a projektowanego rozporządzenia przewiduje nadanie nowego brzmienia § 21 ust. 4 pkt 2 w zmienianym rozporządzeniu z uwagi na zastąpienie określenia „urządzenia kontroli prowadzenia pociągu, nadzorujące przynajmniej hamowanie pociągu przy dojeździe do sygnału nakazującego zatrzymanie lub zmniejszenie prędkości” odniesieniem się wprost do systemu ERTMS/ETCS, ponieważ nie przewiduje się użycia innych urządzeń (systemów) kontroli prowadzenia pociągów niż system ERTMS/ETCS.

§ 1 pkt 2 lit. b projektowanego rozporządzenia przewiduje również nadanie nowego brzmienia § 21 ust. 8 w postaci wykreślenia odniesienia do urządzeń kontroli prowadzenia pociągu z tego samego powodu, co w przypadku nadania nowego brzmienia § 21 ust. 4 pkt 2, a także z uwagi na to, że szczegółowe zasady prowadzenia ruchu pociągów z użyciem systemu ERTMS/ETCS, w tym tryb postępowania w warunkach szczególnych, sytuacjach awaryjnych zostanie uregulowany w przepisach wewnętrznych zarządcy infrastruktury, o czym jest mowa w przepisach projektowanego § 30e.

§ 1 pkt 3 lit. a projektowanego rozporządzenia zakłada dodanie w dziale II zmienianego rozporządzenia rozdziału 2a dotyczącego przygotowania pociągów do jazdy z wykorzystaniem systemu ERTMS/ETCS. Celem projektowanych przepisów § 23a jest określenie, kto jest odpowiedzialny za poszczególne czynności przy przygotowaniu i zgłaszaniu do jazdy pociągu z wykorzystaniem systemu ERTMS/ETCS. Przepisy projektowanego § 23b powstały z uwagi na to, że § 17 zmienianego rozporządzenia nakłada obowiązek obliczenia wymaganej masy hamującej dla każdego pociągu. Sprawnie działający system ERTMS/ETCS zasadniczo umożliwia obliczanie krzywych hamowania pociągu w pełnym zakresie prędkości rozkładowych (w tym również przy prędkości większej niż 160 km/h), przy spełnieniu warunków, o których mowa w projektowanym § 11b. Jednak z uwagi na wspomniany § 17 zmienianego rozporządzenia, a także na konieczność zapewnienia wymaganej charakterystyki hamowania pociągu w przypadku niespełnienia warunków, o których mowa w projektowanym § 11b, lub jazdy po odcinku linii kolejowej niewyposażonym w system ERTMS/ETCS, w § 23b ust 1 projektuje się, że w wewnętrznym rozkładzie jazdy pociągów kursujących z wykorzystaniem systemu ERTMS/ETCS podaje się dla procent wymaganej masy hamującej dla największej prędkości rozkładowej danego pociągu, z tym że dla pociągów, których największa

prędkość rozkładowa jest większa niż 160 km/h podaje się procent wymaganej masy hamującej dla prędkości 160 km/h, ze względu na to, że w ww. przypadkach (wymienionych w projektowanym § 23b ust 2 pkt 1 i 2) ze względu na zapisy projektowanego § 11b prędkość pociągu należy ograniczyć do 160 km/h w przypadku dwuosobowej obsługi trakcyjnej lub 130 km/h w przypadku jednoosobowej obsługi trakcyjnej. Wymagana masa hamująca obliczona w oparciu o procent wymaganej masy hamującej dla prędkości 160 km/h zapewnia wymaganą charakterystykę hamowania pociągu zarówno przy prędkości 130 km/h, jak i 160 km/h. Zgodnie z projektowanymi przepisami § 23c zakłada się, że kwestie dotyczące przygotowania i zgłoszenia do jazdy pociągu z wykorzystaniem systemu ERTMS/ETCS będą szczegółowo uregulowane w przepisach wewnętrznych przewoźnika kolejowego, ze względu na to, że zmieniane rozporządzenie zasadniczo określa jedynie ogólne warunki prowadzenia ruchu kolejowego i sygnalizacji.

§ 1 pkt 3 lit. b projektowanego rozporządzenia zakłada dodanie w dziale II zmienianego rozporządzenia rozdziału 3a dotyczącego prowadzenia ruchu pociągów oraz manewrów z wykorzystaniem systemu ERTMS/ETCS. Istotą projektowanego § 30a jest to, żeby systemem ERTMS/ETCS nie obejmować sygnałów i wskaźników nie odnoszących się do jazdy pociągu z wykorzystaniem systemu ERTMS/ETCS (np. sygnałów stosowanych na górkach rozrządowych, czy wskaźnika W 12 nakazującego zakropić popielnik i zamknąć jego klapy, odnoszącego się wyłącznie do parowozów). Określono również, że wykaz sygnałów i wskaźników, które system ERTMS/ETCS powinien obejmować, określa zarządca infrastruktury. Przepisy projektowanego § 30b ust. 1 zakładają obowiązek jazdy z wykorzystaniem urządzeń pokładowych systemu ERTMS/ETCS jeśli pociąg (pojazd trakcyjny) jest wyposażony w te urządzenia, niezależnie od tego czy linia kolejowa, po której się porusza jest wyposażona w system ERTMS/ETCS. W projektowanym § 30b ust. 2 określono sytuację, w której występuje pierwszeństwo wskazań pulpitu pokładowego systemu ERTMS/ETCS nad wskazaniem sygnałów i wskaźników, natomiast przypadki wymienione w pkt 1 i 2, określające sygnały i rozkazy pisemne mające priorytet nad wskazaniem pulpitu pokładowego systemu ERTMS/ETCS, służą zapewnieniu maksymalnego bezpieczeństwa ruchu kolejowego w sytuacjach szczególnych i awaryjnych. Przepisy projektowanego § 30c ust. określają ogólne zasady osygnalizowania zmiany prędkości drogowej oraz ograniczeń prędkości stałych i

doraźnych. Przepisy projektowanego § 30d określają dopuszczalną maksymalną prędkość pociągu w zależności od obsługi trakcyjnej, w przypadku niespełnienia wymogów określonych w § 30c, jak również niespełnienia warunku określonego w § 30a ust. 1. Projektowany § 30e zakłada, że szczegółowe zasady prowadzenia ruchu pociągów z użyciem systemu ERTMS/ETCS, w tym tryb postępowania w warunkach szczególnych, sytuacjach awaryjnych, a także sposób osygnalizowania zmiany prędkości drogowej oraz sposób wprowadzania i osygnalizowania stałych i doraźnych ograniczeń prędkości określi zarządca infrastruktury w przepisach wewnętrznych, ze względu na to że zmieniane rozporządzenie zasadniczo określa jedynie ogólne warunki prowadzenia ruchu kolejowego i sygnalizacji. Projektowane przepisy § 30f i § 30g określają ogólne zasady prowadzenia jazd manewrowych pojazdami kolejowymi wyposażonymi w urządzenia pokładowe systemu ERTMS/ETCS i nakładają na zarządcę infrastruktury obowiązek opracowania szczegółowych zasad w tym zakresie w przepisach wewnętrznych.

§ 1 pkt 4 lit. a projektowanego rozporządzenia zakłada nadanie nowego brzmienia § 59 ust. 3 zmienianego rozporządzenia ze względu na konieczność dodania wskaźników związanych z systemem ERTMS/ETCS. W § 59 zmienianego rozporządzenia ust. 4 uchyla się ze względu na konieczność uniknięcia sprzeczności z projektowanymi przepisami § 30b ust. 2 pkt 2; ponadto w przypadku jazdy pociągu z wykorzystaniem systemu ERTMS/ETCS z prędkością powyżej 160 km/h sygnały i wskaźniki odnoszące się do jazdy pociągu objęte są systemem ERTMS/ETCS poprzez wyświetlanie na pulpicie pokładowym odpowiednich poleceń, wobec czego błędem byłoby założenie, że przy prędkości powyżej 160 km/h są one nieobowiązujące. Natomiast uchylenie § 59 ust. 6 jest związane z tym, że ogólne warunki prowadzenia ruchu kolejowego i sygnalizacji z wykorzystaniem systemu ERTMS/ETCS do zmienianego rozporządzenia są wprowadzane niniejszym projektowanym rozporządzeniem.

§ 1 pkt 4 lit. b projektowanego rozporządzenia zakłada w § 68 zmienianego rozporządzenia nadanie nowego brzmienia pkt 3 dotyczącego sygnału S 3. Zmiana polega na nadaniu nowego brzmienia znaczenia sygnału poprzez usunięcie słów „nie większą niż 160 km/h”. Zmiana ta ma charakter porządkowy, a jej celem jest uniknięcie dwuznaczności oraz ryzyka błędnej interpretacji sygnału S 3 przez maszynistę pociągu prowadzonego z wykorzystaniem systemu ETRMS/ETCS z

prędkością powyżej 160 km/h, polegającej na tym, że maszynista miałby zwolnić do prędkości 160 km/h mijając sygnał S 3, mimo że pulpit pokładowy systemu ERTMS/ETCS (wskazania którego mają i tak pierwszeństwo nad sygnałami) nie wskazywałby takiego polecenia. Ponadto zmiana ta nie ma wpływu na prowadzenie ruchu pociągów bez wykorzystania systemu ERTMS/ETCS, ponieważ ze względu na projektowane przepisy § 11b, nie będzie się ono mogło odbywać z prędkością większą niż 160 km/h.

§ 1 pkt 4 lit. c projektowanego rozporządzenia zakłada dodanie wskaźnika W 34 oznaczającego wyjazd z obszaru działania systemu GSM-R. Konieczność wprowadzenia tego wskaźnika wynika z tego, że do tej pory do zmienianego rozporządzenia – na podstawie § 1 pkt 29 lit. b rozporządzenia Ministra Infrastruktury z dnia 18 lutego 2011 r. zmieniającego rozporządzenie w sprawie ogólnych warunków prowadzenia ruchu kolejowego i sygnalizacji (Dz. U. z 2011 r. Nr 63, poz. 325) – został dodany jedynie wskaźnik W 33 oznaczający wjazd w obszar działania systemu GSM-R, bez jednoczesnego określenia wskaźnika wyjazdu z obszaru działania systemu GSM-R. Ze względu na wprowadzenie wskaźnika W 34, konieczna okazała się również zmiana zapisów dotyczących istniejącego wskaźnika W 28, polegająca na dodaniu zapisu o stosowaniu wskaźnika W 28 wraz ze wskaźnikiem W 34 na wspólnej konstrukcji wsporczej, ze względu na to, że musi być określone, na który kanał systemu radiołęczności pociągowej 150 MHz maszynista powinien się przełączyć po wyjeździe z obszaru działania systemu GSM-R.

§ 1 pkt 4 lit. d projektowanego rozporządzenia zakłada dodanie w dziale III zmienianego rozporządzenia rozdziału 15a dotyczącego wskaźników dotyczących systemu ERTMS/ETCS.

§ 1 pkt 5 projektowanego rozporządzenia zakłada dodanie wzorów wskaźnika W 34 oraz wzorów wskaźników systemu ERTMS/ETCS do załącznika nr 3 do zmienianego rozporządzenia.

Projekt rozporządzenia nie podlega notyfikacji w trybie przewidzianym w rozporządzeniu Rady Ministrów z dnia 23 grudnia 2002 r. w sprawie funkcjonowania krajowego systemu notyfikacji norm i aktów prawnych (Dz. U. Nr 239, poz. 2039, z późn. zm.).

Projekt rozporządzenia nie wymaga przedłożenia instytucjom i organom Unii Europejskiej oraz Europejskiemu Bankowi Centralnemu w celu uzyskania opinii, dokonania konsultacji lub uzgodnienia.

Projekt rozporządzenia, stosownie do § 11a uchwały nr 49 Rady Ministrów z dnia 19 marca 2002 r. – Regulamin pracy Rady Ministrów (M. P. nr 13, poz. 221, z późn. zm.), zostanie zamieszczony w Biuletynie Informacji Publicznej na stronach internetowych Rządowego Centrum Legislacji w zakładce „Rządowy proces legislacyjny”.

Projekt rozporządzenia jest zgodny z prawem Unii Europejskiej.

OCENA SKUTKÓW REGULACJI (OSR)

1. Podmioty, na które oddziałuje rozporządzenie

Projektowane rozporządzenie oddziałuje na zarządców infrastruktury kolejowej dysponujących infrastrukturą kolejową wyposażoną w urządzenia przytorowe systemu ERTMS/ETCS oraz na przewoźników kolejowych dysponujących pociągami wyposażonymi w urządzenia pokładowe systemu ERTMS/ETCS. Projektowane rozporządzenie w mniejszym stopniu oddziałuje także na Prezesa Urzędu Transportu Kolejowego w zakresie kontroli prowadzenia ruchu z wykorzystaniem systemu ERTMS/ETCS.

2. Konsultacje społeczne

W trakcie prac projektem rozporządzenia zostaną przeprowadzone konsultacje społeczne z zarządcami infrastruktury kolejowej, przewoźnikami kolejowymi, Izbą Gospodarczą Transportu Lądowego, Związkiem Niezależnych Przewoźników Kolejowych, Prezesem Urzędu Transportu Kolejowego, Instytutem Kolejnictwa, Instytutem Pojazdów Szynowych „Tabor”, Państwową Komisją Badania Wypadków Kolejowych oraz ze związkami zawodowymi maszynistów i związkami zawodowymi dyżurnych ruchu.

3. Wpływ regulacji na:

1) sektor finansów publicznych, w tym budżet państwa i budżety jednostek samorządu terytorialnego

Przewiduje się, że projektowane rozporządzenia nie będzie miało bezpośrednio wpływu na sektor finansów publicznych, w tym budżet państwa i budżety jednostek samorządu terytorialnego, ponieważ wyposażenie linii kolejowych i pojazdów kolejowych w system ERTMS/ETCS jest związane koniecznością wypełnienia przez Polskę zobowiązań wynikających z Decyzji Komisji 2012/88/UE z dnia 25 stycznia 2012 r. w sprawie technicznej specyfikacji interoperacyjności w zakresie podsystemów "Sterowanie" transeuropejskiego systemu kolei. Decyzja ta nakłada na Polskę obowiązek wyposażenia w system ETRMS/ETCS linii kolejowych wchodzących w skład korytarza F określonego w pkt 7.3.4 załącznika tej decyzji, a także połączeń korytarza F z głównymi europejskimi portami, stacjami

rozzrządowymi, terminalami towarowymi i obszarami transportu towarowego, wymienionymi w pkt 7.3.5 załącznika ww. decyzji. Projektowane rozporządzenie określa natomiast ogólne zasady prowadzenia ruchu kolejowego z wykorzystaniem systemu ERTMS/ETCS i dlatego samo w sobie nie nakłada obowiązku wyposażania linii kolejowych i pojazdów kolejowych w system ERTMS/ETCS, czyli koszty związane z zabudowywaniem systemu ERTMS/ETCS nie wynikają z wejścia w życie niniejszego rozporządzenia.

2) rynek pracy

Przewiduje się, że projektowane rozporządzenie nie będzie miało wpływu na rynek pracy.

3) konkurencyjność gospodarki i przedsiębiorczość, w tym na funkcjonowanie przedsiębiorstw

Przewiduje się, że projektowane rozporządzenie korzystnie wpłynie na konkurencyjność gospodarki i przedsiębiorczość w wyniku poprzez formalnego umożliwienia jazdy pociągów z wykorzystaniem systemu ERTMS/ETCS z prędkością większą niż 160 km/h. Przewiduje się, że przyczyni się to przede wszystkim do uatrakcyjnienia oferty przewozowej przewoźników kolejowych poprzez wprowadzanie krótszych czasów przejazdu pociągów.

Przewiduje się, że projektowane rozporządzenie będzie miało wpływ na funkcjonowanie zarządców infrastruktury i przewoźników kolejowych głównie wskutek konieczności opracowania szczegółowych przepisów wewnętrznych w zakresie przygotowania pociągu do jazdy i prowadzenia ruchu pociągów z wykorzystaniem systemu ERTMS/ETCS, a także wskutek konieczności przeprowadzenia wewnętrznych szkoleń wybranych pracowników w zakresie przedmiotowych przepisów wewnętrznych. Niemniej jednak nie przewiduje się, żeby projektowane rozporządzenie w sposób bezpośredni powodowało powstawanie kosztów u zarządców infrastruktury i przewoźników kolejowych.

4) sytuację i rozwój regionów

Przewiduje się, że wejście w życie projektowanego rozporządzenia będzie miało wpływ na sytuację i rozwój regionów poprzez formalne umożliwienie jazdy

pociągów z wykorzystaniem systemu ERTMS/ETCS z prędkością większą niż 160 km/h, co przyczyni się do lepszej dostępności regionów poprzez skrócenie czasu przejazdu między poszczególnymi regionami.