

## II

(Akty o charakterze nieustawodawczym)

## ROZPORZĄDZENIA

## ROZPORZĄDZENIE WYKONAWCZE KOMISJI (UE) 2023/1693

z dnia 10 sierpnia 2023 r.

zmieniające rozporządzenie wykonawcze (UE) 2019/773 w sprawie technicznej specyfikacji interoperacyjności w zakresie podsystemu „Ruch kolejowy” systemu kolei w Unii Europejskiej

(Tekst mający znaczenie dla EOG)

KOMISJA EUROPEJSKA,

uwzględniając Traktat o funkcjonowaniu Unii Europejskiej,

uwzględniając dyrektywę Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2016/797 z dnia 11 maja 2016 r. w sprawie interoperacyjności systemu kolei w Unii Europejskiej <sup>(1)</sup>, w szczególności jej art. 5 ust. 11,

a także mając na uwadze, co następuje:

- (1) W rozporządzeniu wykonawczym Komisji (UE) 2019/773 <sup>(2)</sup> ustanowiono techniczną specyfikację interoperacyjności (TSI) podsystemu „Ruch kolejowy” systemu kolei Unii.
- (2) Zgodnie z art. 3 ust. 5 lit. b) i f) decyzji delegowanej Komisji (UE) 2017/1474 <sup>(3)</sup> należy dokonać przeglądu TSI, aby uwzględnić postępy w zakresie systemu kolei w Unii i powiązanej działalności badawczej i działalności w zakresie innowacji oraz zaktualizować odniesienia do norm.
- (3) Mając na uwadze rolę, jaką kolej ma odegrać w systemie transportu o obniżonej emisyjności, jak przewidziano w Europejskim Zielonym Ładzie, oraz zmiany, jakie zaszły w tym obszarze, zwłaszcza w zakresie badań naukowych i innowacji, konieczny jest szeroko zakrojony przegląd obecnych TSI, w szczególności z myślą o cyfryzacji kolei i uatrakcyjnieniu kolejowych przewozów towarowych.
- (4) 24 stycznia 2020 r. zgodnie z art. 19 ust. 1 rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2016/796 <sup>(4)</sup> Komisja zwróciła się do Agencji Kolejowej Unii Europejskiej („Agencja”) o przygotowanie zaleceń służących wdrożeniu wybranych celów szczegółowych określonych w decyzji (UE) 2017/1474.

<sup>(1)</sup> Dz.U. L 138 z 26.5.2016, s. 44.

<sup>(2)</sup> Rozporządzenie wykonawcze Komisji (UE) 2019/773 z dnia 16 maja 2019 r. w sprawie technicznej specyfikacji interoperacyjności w zakresie podsystemu „Ruch kolejowy” systemu kolei w Unii Europejskiej i uchylające decyzję 2012/757/UE (Dz.U. L 139I z 27.5.2019, s. 5).

<sup>(3)</sup> Decyzja delegowana Komisji (UE) 2017/1474 z dnia 8 czerwca 2017 r. uzupełniająca dyrektywę Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2016/797 w odniesieniu do szczegółowych celów dotyczących opracowania, przyjęcia i przeglądu technicznych specyfikacji interoperacyjności (Dz.U. L 210 z 15.8.2017, s. 5).

<sup>(4)</sup> Rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2016/796 z dnia 11 maja 2016 r. w sprawie Agencji Kolejowej Unii Europejskiej i uchylenia rozporządzenia (WE) nr 881/2004 (Dz.U. L 138 z 26.5.2016, s. 1).

- (5) 30 czerwca 2022 r. Agencja wydała zalecenie ERA 1175-1218 w odniesieniu do TSI dotyczącej podsystemu „Ruch kolejowy” systemu kolei Unii. Komisja przeanalizowała powyższe zalecenie i stwierdziła, że należy zmienić rozporządzenie wykonawcze (UE) 2019/773, aby w większym stopniu zharmonizować ruch kolejowy w Unii.
- (6) Zmiany w rozporządzeniu wykonawczym (UE) 2019/773 służą przede wszystkim (i) włączeniu nowych wymagań w celu osiągnięcia wyższego poziomu harmonizacji przepisów eksploatacyjnych europejskiego systemu zarządzania ruchem kolejowym (ERTMS), (ii) dodaniu nowych wymagań obejmujących informacje techniczne dotyczące urządzeń przytorowych ERTMS istotnych w kontekście eksploatacji, które zarządca infrastruktury musi przekazać przedsiębiorstwom kolejowym oraz (iii) wprowadzeniu nowego formatu instrukcji europejskich i informacji zwrotnych z oceny przepisów krajowych dotyczących bezpieczeństwa i eksploatacji.
- (7) W odniesieniu do przyszłego kolejowego systemu łączności ruchomej (FRMCS) zastępującego GSM-R, ponieważ nie został on jeszcze w pełni określony w rozporządzeniu wykonawczym Komisji (UE) 2023/1695<sup>(5)</sup>, niniejsze rozporządzenie dotyczy globalnego systemu łączności ruchomej dla kolei (GSM-R) jako jedynego kolejowego systemu ruchomej łączności radiowej (RMR).
- (8) Wymiana informacji między zarządcami infrastruktury a przedsiębiorstwami kolejowymi dotycząca specyfikacji pociągów i ruchu kolejowego zdefiniowanych na nowo w niniejszym rozporządzeniu powinna zostać wdrożona dalej w stosownych przepisach TSI TAF i TSI TAP.
- (9) Zgodnie z art. 14 ust. 1 dyrektywy (UE) 2016/797 państwa członkowskie mają powiadamiać o przepisach krajowych, które stały się zbyteczne po zmianie technicznych specyfikacji interoperacyjności. W związku z proponowanymi zmianami należy określić wyraźny termin takiego powiadamiania, aby uniknąć niepewności prawa.
- (10) Zgodnie z procedurą określoną w rozporządzeniu wykonawczym Komisji (UE) 2018/763<sup>(6)</sup> zarządcy infrastruktury i przedsiębiorstwo kolejowe muszą zapewnić zgodność z załącznikiem do rozporządzenia wykonawczego (UE) 2019/773.
- (11) Należy zatem odpowiednio zmienić rozporządzenie wykonawcze (UE) 2019/773.
- (12) Środki przewidziane w niniejszym rozporządzeniu są zgodne z opinią komitetu ustanowionego zgodnie z art. 51 ust. 1 dyrektywy (UE) 2016/797,

PRZYJMUJE NINIEJSZE ROZPORZĄDZENIE:

#### Artykuł 1

W rozporządzeniu wykonawczym (UE) 2019/773 wprowadza się następujące zmiany:

- 1) dodaje się art. 5a i 5b w brzmieniu:

##### „Artykuł 5a

W terminie do dnia 28 marca 2024 r. r. każde państwo członkowskie zgłasza Komisji i Agencji wszelkie przepisy krajowe, które stały się zbyteczne w związku z wejściem w życie rozporządzenia wykonawczego Komisji (UE) 2023/1693 (\*), wraz z harmonogramem ich wycofania, jeżeli jeszcze ich nie wycofano.

<sup>(5)</sup> Rozporządzenie wykonawcze Komisji (UE) 2023/1695 z dnia 10 sierpnia 2023 r. w sprawie technicznej specyfikacji interoperacyjności w zakresie podsystemów „Sterowanie” systemu kolei w Unii Europejskiej i uchylające rozporządzenie (UE) 2016/919 (zob. s. 380 niniejszego Dziennika Urzędowego).

<sup>(6)</sup> Rozporządzenie wykonawcze Komisji (UE) 2018/763 z dnia 9 kwietnia 2018 r. ustanawiające praktyczne zasady wydawania jednolitych certyfikatów bezpieczeństwa przedsiębiorstwom kolejowym na podstawie dyrektywy Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2016/798 oraz uchylające rozporządzenie Komisji (WE) nr 653/2007, C/2018/2001 (Dz.U. L 129 z 25.5.2018, s. 49).

*Artykuł 5b*

W terminie do dnia 28 czerwca 2024 r. przedsiębiorstwa kolejowe i zarządcy infrastruktury wprowadzają zmiany w swoich systemach zarządzania bezpieczeństwem określonych w art. 9 dyrektywy (UE) 2016/798 zgodnie z wymaganiami określonymi w załączniku do niniejszego rozporządzenia. Takich zmian – ograniczających się do zmian niezbędnych do stosowania niniejszego rozporządzenia, z późniejszymi zmianami – nie uznaje się za znaczne zmiany ram regulacyjnych w dziedzinie bezpieczeństwa w rozumieniu art. 10 ust. 15 dyrektywy (UE) 2016/798.

(\*) Rozporządzenie wykonawcze Komisji (UE) 2023/1693 z dnia 10 sierpnia 2023 r. w sprawie technicznej specyfikacji interoperacyjności w zakresie podsystemów „Sterowanie” systemu kolei w Unii Europejskiej i uchylające rozporządzenie (UE) 2016/919 (Dz.U. L 222 z 8.9.2023, s. 1).”;

- 2) w załączniku do rozporządzenia wykonawczego (UE) 2019/773 wprowadza się zmiany zgodnie z załącznikiem do niniejszego rozporządzenia.

*Artykuł 2*

Niniejsze rozporządzenie wchodzi w życie dwudziestego dnia po jego opublikowaniu w *Dzienniku Urzędowym Unii Europejskiej*.

Niniejsze rozporządzenie wiąże w całości i jest bezpośrednio stosowane we wszystkich państwach członkowskich.

Sporządzono w Brukseli dnia 10 sierpnia 2023 r.

W imieniu Komisji  
Przewodnicząca  
Ursula VON DER LEYEN

## ZAŁĄCZNIK

W załączniku do rozporządzenia wykonawczego (UE) 2019/773 wprowadza się następujące zmiany:

- 1) pkt 1.3 otrzymuje brzmienie:

„1.3. **Treść**

Zgodnie z art. 4 ust. 3 dyrektywy (UE) 2016/797 w niniejszej TSI określono zasadnicze wymagania dotyczące podsystemu »Ruch kolejowy« i ustanawia się podstawowe zasady eksploatacji i wspólne reguły eksploatacji w systemie kolejowym Unii. Ponadto w jej ramach ustanawia się wymagania dotyczące interfejsów między zarządcami infrastruktury a przedsiębiorstwami kolejowymi.”;

- 2) rozdział 2 otrzymuje brzmienie:

„2. OPIS ZAKRESU

Niniejszą TSI stosuje się do systemu kolei Unii obejmującego zgodne z TSI i niezgodne z TSI pojazdy i stałe urządzenia.

Dotyczy ona procesów i procedur, a także elementów materialnych pojazdów i stałych urządzeń, których funkcje eksploatacyjne są ważne w kontekście tej TSI oraz wymogów mających zastosowanie do personelu wykonującego zadania o istotnym znaczeniu dla bezpieczeństwa.

Przedsiębiorstwo kolejowe i zarządca infrastruktury zapewniają, aby wszystkie wymagania określone w niniejszej TSI stanowiły istotną część systemu zarządzania bezpieczeństwem przedsiębiorstwa kolejowego i zarządcy infrastruktury, zgodnie z wymaganiami dyrektywy (UE) 2016/798.”;

- 3) w pkt 3.2 wprowadza się następujące zmiany:

- a) skreśla się akapit pierwszy i drugi;

- b) wiersz 4.2.1.2 w tabeli otrzymuje brzmienie:

„4.2.1.2	Dokumentacja dla personelu wykonującego zadania o istotnym znaczeniu dla bezpieczeństwa							X								x									X	X	X”
----------	---	--	--	--	--	--	--	---	--	--	--	--	--	--	--	---	--	--	--	--	--	--	--	--	---	---	----

- c) Wiersz 4.2.1.2.1 w tabeli otrzymuje brzmienie:

„4.2.1.- 2.1	Zbiór przepisów							X									X								X		X”
-----------------	-----------------	--	--	--	--	--	--	---	--	--	--	--	--	--	--	--	---	--	--	--	--	--	--	--	---	--	----

- d) skreśla się wiersze 4.2.1.2.2.1, 4.2.1.2.2.2 i 4.2.1.2.2.3 w tabeli;

- e) wiersz 4.2.1.2.3 w tabeli otrzymuje brzmienie:

„4.2.1.- 2.3	Informacje o jeździe pociągów dla maszynistów																									X	X	X”
-----------------	---	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	---	---	----

- f) wiersz 4.2.1.2.4 w tabeli otrzymuje brzmienie:

„4.2.1.- 2.4	Informowanie maszynisty w czasie rzeczywistym podczas prowadzenia pociągu																									X	X	X”
-----------------	---	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	---	---	----

- g) skreśla się wiersze 4.2.1.3 i 4.2.1.4 w tabeli;

h) wiersz 4.2.3.1 w tabeli otrzymuje brzmienie:

„4.2.3.1	Planowanie trasy i rozkład jazdy pociągu		X																		X	X”
----------	--	--	---	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	---	----

i) Wiersze 4.2.3.5.1 i 4.2.3.5.2 w tabeli otrzymują brzmienie:

„4.2.3.5.1	Rejestracja danych z monitorowania poza pociągiem							X															X
4.2.3.5.2	Rejestracja danych z monitorowania na pokładzie pociągu							X															X”

4) pkt 4.1 otrzymuje brzmienie:

#### „4.1. **Wprowadzenie**

Zgodnie z dyrektywą Parlamentu Europejskiego i Rady 2012/34/UE (\*) zarządca infrastruktury ponosi całkowitą odpowiedzialność za określenie wszystkich odpowiednich parametrów i charakterystyki infrastruktury, które musi stosować przedsiębiorstwo kolejowe na potrzeby kontroli zgodności pociągów przedsiębiorstwa kolejowego, które mają się poruszać w sieci zarządcy infrastruktury, z uwzględnieniem specyfiki geograficznej poszczególnych linii oraz specyfikacji funkcjonalnych lub technicznych określonych w niniejszej sekcji.

Podstawowe zasady eksploatacji i wspólne reguły eksploatacji mające zastosowanie do sieci kolejowej Unii określono w dodatku B.

(\*) Dyrektywa Parlamentu Europejskiego i Rady 2012/34/UE z dnia 21 listopada 2012 r. w sprawie utworzenia jednolitego europejskiego obszaru kolejowego (Dz.U. L 343 z 14.12.2012, s. 32).”;

5) pkt 4.2 otrzymuje brzmienie:

#### „4.2. **Specyfikacje funkcjonalne i techniczne podsystemu**

W specyfikacjach funkcjonalnych i technicznych podsystemu „Ruch kolejowy” określono specyfikacje zapewniające bezpieczną eksploatację, niezawodność systemu oraz dostępność i wydajność eksploatacyjną systemu kolei Unii, ze szczególnym uwzględnieniem specyfikacji dotyczących:

- personelu wykonującego zadania o istotnym znaczeniu dla bezpieczeństwa,
- pociągów,
- ruchu pociągów,
- zharmonizowanego ruchu w oparciu o ERTMS.”;

6) pkt 4.2.1.1 otrzymuje brzmienie:

##### „4.2.1.1. Wymagania ogólne

W swoich systemach zarządzania bezpieczeństwem (SMS) ustanowionych zgodnie z załącznikami I i II do rozporządzenia delegowanego Komisji (UE) 2018/762 (\*) każde przedsiębiorstwo kolejowe i każdy zarządca infrastruktury określają zadania i funkcje o istotnym znaczeniu dla bezpieczeństwa i dotyczące bezpieczeństwa oraz personel odpowiedzialny za ich realizację. Przedsiębiorstwa kolejowe i zarządcy infrastruktury określają i opisują w procedurach i wymogach SMS szkolenia, oceny i monitorowanie kompetencji personelu wykonującego zadania o istotnym znaczeniu dla bezpieczeństwa, z wyjątkiem wymogów określonych w następujących przepisach:

- (i) wymogi w zakresie szkolenia, sprawności i certyfikacji maszynistów (do których odnosi się dyrektywa 2007/59/WE Parlamentu Europejskiego i Rady (\*\*));
- (ii) elementy dotyczące kwalifikacji zawodowych mające zastosowanie do personelu towarzyszącego pociągom innego niż maszynista, do których stosuje się dodatek F do niniejszego załącznika;
- (iii) elementy dotyczące kwalifikacji zawodowych mające zastosowanie do personelu »przygotowującego pociągi« innego niż maszynista, do których stosuje się dodatek G do niniejszego załącznika.

Wszelkie kwalifikacje uzyskane w oparciu o procedury i zasady określone w SMS przedsiębiorstwa kolejowego lub zarządcy infrastruktury są rejestrowane w danym SMS.

Dokumenty potwierdzające wyszkolenie, doświadczenie i kompetencje zawodowe dostarcza się na żądanie zainteresowanemu personelowi wykonującemu zadania o istotnym znaczeniu dla bezpieczeństwa.

Kwalifikacje te umożliwiają członkowi personelu wykonującemu zadania o istotnym znaczeniu dla bezpieczeństwa wykonywanie podobnych zadań na rzecz innego przedsiębiorstwa kolejowego lub zarządcy infrastruktury pod warunkiem określenia dodatkowych potrzeb szkoleniowych w zakresie specyfikacji geograficznych i technicznych oraz SMS danego przedsiębiorstwa kolejowego lub zarządcy infrastruktury zgodnie z pkt 4.6.3.2, a także ukończenia tego szkolenia z zadowalającą oceną.

- (\*) Rozporządzenie delegowane Komisji (UE) 2018/762 z dnia 8 marca 2018 r. ustanawiające wspólne metody oceny bezpieczeństwa w odniesieniu do wymogów dotyczących systemu zarządzania bezpieczeństwem na podstawie dyrektywy Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2016/798 oraz uchylające rozporządzenia Komisji (UE) nr 1158/2010 i (UE) nr 1169/2010 (Dz.U. L 129 z 25.5.2018, s. 26).
- (\*\*) Dyrektywa 2007/59/WE Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 23 października 2007 r. w sprawie przyznawania uprawnień maszynistom prowadzącym lokomotywy i pociągi w obrębie systemu kolejowego Wspólnoty (Dz.U. L 315 z 3.12.2007, s. 51).“;

7) pkt 4.2.1.2 otrzymuje brzmienie:

„4.2.1.2. Wymiana informacji między zarządcami infrastruktury a przedsiębiorstwami kolejowymi, z uwzględnieniem informacji dla personelu wykonującego zadania o istotnym znaczeniu dla bezpieczeństwa

Zarządcy infrastruktury i przedsiębiorstwa kolejowe planują, przygotowują i prowadzą ruch pociągów oraz wydają polecenia personelowi zgodnie z informacjami zawartymi w zbiorze przepisów i opisie trasy.

Ich personel wykonujący zadania o istotnym znaczeniu dla bezpieczeństwa musi być przeszkolony, a maszyniści muszą posiadać uprawnienia w oparciu o informacje zawarte w zbiorze przepisów i opisie trasy zgodnie z ich SMS.

Zarządcy infrastruktury i przedsiębiorstwa kolejowe współpracują w celu wymiany informacji i postępują zgodnie z procesem tworzenia i regularnego aktualizowania, w stosownych przypadkach, zbioru przepisów i opisu trasy. Informacje takie mają zastosowanie w warunkach eksploatacji normalnej, awaryjnej i kryzysowej.

Zarządca infrastruktury, w porozumieniu z przedsiębiorstwami kolejowymi działającymi w jego sieci, określa odpowiednie procedury łączności w czasie rzeczywistym i w sytuacjach kryzysowych w celu zapewnienia, aby przedsiębiorstwa kolejowe lub maszyniści otrzymywali informacje istotne dla prowadzenia ruchu, zaraz gdy są dostępne.

Zarządcy infrastruktury i przedsiębiorstwa kolejowe zapewniają, aby wszystkie informacje i zasady dotyczące infrastruktury istotne ze względu na planowanie, przygotowanie i prowadzenie ruchu pociągów były udostępniane i przekazywane personelowi wykonującemu zadania o istotnym znaczeniu dla bezpieczeństwa zgodnie z zadaniami poszczególnych członków personelu we wszystkich poszczególnych językach operacyjnych zarządców infrastruktury i przedsiębiorstw kolejowych.

Zarządca infrastruktury i przedsiębiorstwa kolejowe mogą zgrupować informacje ze zbioru przepisów i opisu trasy w formie wsparcia dla poszczególnych członków personelu lub poszczególnych operacji.

Zarządcy infrastruktury i przedsiębiorstwa kolejowe dostarczają każdemu członkowi swojego personelu wykonującego zadania o istotnym znaczeniu dla bezpieczeństwa, w tym maszynistom, wersje zbioru przepisów i opisu trasy dostosowane do informacji niezbędnych do operacji. Obejmuje to informacje dotyczące interfejsu, w przypadku gdy personel wykonuje zadania o istotnym znaczeniu dla bezpieczeństwa z bezpośrednim interfejsem między zarządcą infrastruktury a przedsiębiorstwem kolejowym, w szczególności w celu zapewnienia łączności związanej z bezpieczeństwem między personelem zezwalającym na ruch pociągów a personelem pokładowym pociągów.

Dalsze zmiany:

1. 12 miesięcy po aktualizacji przez Agencję aplikacji RINF zgodnie z art. 6 ust. 1 rozporządzenia wykonawczego (UE) 2019/777 zmienionego rozporządzeniem wykonawczym (UE) 2023/1694 i udostępnieniu danych przez zarządców infrastruktury za pośrednictwem RINF przedsiębiorstwa kolejowe opierają swoje opisy tras na informacjach zawartych w RINF.

2. 12 miesięcy po terminie określonym w pkt 1 zarządcy infrastruktury i przedsiębiorstwa kolejowe muszą przeprowadzić cyfryzację zbioru przepisów i opisu trasy.
  3. Najpóźniej do dnia 15 grudnia 2025 r. Agencja wydaje zalecenie dotyczące sposobu harmonizacji cyfryzacji wymiany informacji w czasie rzeczywistym, na podstawie dodatku C, między członkami personelu zarządców infrastruktury i przedsiębiorstw kolejowych.”;
- 8) pkt 4.2.1.2.1 otrzymuje brzmienie:

„4.2.1.2.1. *Zbiór przepisów*

Przedsiębiorstwo kolejowe i zarządca infrastruktury są odpowiedzialni za opracowanie odpowiedniego zbioru przepisów jako integralnej części ich systemu zarządzania bezpieczeństwem w celu instruowania personelu wykonującego zadania o istotnym znaczeniu dla bezpieczeństwa odnośnie do reguł eksploatacji mających zastosowanie do pełnionej przez nich funkcji.

Zbiór przepisów stanowi opis zasad i procedur eksploatacji sieci lub jej części oraz pojazdów przeznaczonych do ruchu na tej sieci lub jej części w warunkach eksploatacji zwykłej, awaryjnej i kryzysowej. Musi on być spójny w ramach wszystkich linii, na których działa przedsiębiorstwo kolejowe, i musi być spójny w ramach wszystkich linii zarządzanych przez zarządcę infrastruktury.

Zbiór przepisów obejmuje:

a) w przypadku przedsiębiorstwa kolejowego:

- (i) wspólne unijne przepisy i procedury bezpieczeństwa i eksploatacji zgodnie z dodatkami A, B, C i D;
- (ii) uzupełnione przepisami krajowymi obejmującymi obszary określone w dodatku I, z uwzględnieniem instrukcji zarządcy infrastruktury dla przedsiębiorstw kolejowych dotyczących eksploatacji ich infrastruktury oraz zasad zarządzania interfejsami między zarządcą infrastruktury a przedsiębiorstwami kolejowymi, z których wszystkie muszą być przekazywane przedsiębiorstwom kolejowym zgodnie z procedurami interfejsu SMS zarządcy infrastruktury;
- (iii) instrukcje przedsiębiorstwa kolejowego dla personelu wykonującego zadania o istotnym znaczeniu dla bezpieczeństwa, w tym dla maszynisty pociągu, określone w jego SMS;
- (iv) informacje stosowne dla pojazdów i pociągów eksploatowanych przez przedsiębiorstwo kolejowe; oraz
- (v) wszystkie linie, na których działa przedsiębiorstwo kolejowe.

b) W przypadku zarządcy infrastruktury:

- (i) wspólne unijne przepisy i procedury bezpieczeństwa i eksploatacji zgodnie z dodatkami A, B, C i D;
- (ii) uzupełnione przepisami krajowymi obejmującymi obszary określone w dodatku I, z uwzględnieniem zasad zarządzania interfejsami między zarządcą infrastruktury a przedsiębiorstwami kolejowymi;
- (iii) instrukcje zarządcy infrastruktury dla personelu wykonującego zadania o istotnym znaczeniu dla bezpieczeństwa, określone w jego SMS;
- (iv) informacje stosowne dla pojazdów eksploatowanych przez zarządcę infrastruktury, w odpowiednich przypadkach i gdy zarządca infrastruktury nie działa jako przedsiębiorstwo kolejowe; oraz
- (v) wszystkie linie zarządzane przez zarządcę infrastruktury.

Musi on obejmować przynajmniej procedury dotyczące następujących aspektów:

- bezpieczeństwo i ochrona personelu,
- sterowanie (systemy klasy A i B),
- eksploatacja pociągu, w tym praca w trybie awaryjnym i stosownie do charakterystyki trasy i charakterystyki pojazdu,
- incydenty i wypadki, w tym system zgłaszania, plan zarządzania incydentami i wypadkami oraz szczegółowe działania, które należy podjąć, gdy dojdzie do wypadku lub incydentu,
- sytuacje awaryjne i kryzysowe;
- w przypadku przedsiębiorstw kolejowych – trakcja i tabor, w tym wszelkie informacje dotyczące obsługi taboru w warunkach eksploatacji zwykłej i pracy w trybie awaryjnym (np. w przypadku pociągów wymagających pomocy); dokumentacja ta musi także uwzględniać określoną w takich przypadkach współpracę z personelem zarządcy infrastruktury.

Zbiór przepisów należy uzupełnić dwoma dodatkami:

- Dodatek 1: Zbiór procedur komunikacyjnych zgodnie z dodatkiem C1,
- Dodatek 2: Zbiór instrukcji europejskich i krajowych zgodnie z dodatkiem C2.

Z góry określone komunikaty i formularze muszą istnieć co najmniej w językach operacyjnych zarządcy(-ów) infrastruktury.

Jeżeli przedsiębiorstwo kolejowe wybierze dla zbioru przepisów inny język, niż ten w którym pierwotnie przekazano odpowiednie informacje, obowiązkiem przedsiębiorstwa kolejowego jest zlecenie niezbędnego tłumaczenia lub udostępnienie not wyjaśniających w innym języku.”;

- 9) pkt 4.2.1.2.2 otrzymuje brzmienie:

#### „4.2.1.2.2. Opis trasy

Zarządca infrastruktury opracowuje informacje dotyczące infrastruktury obejmujące jego sieć na użytek własny i przedsiębiorstw kolejowych działających w danej sieci. Zarządca infrastruktury przekazuje każdemu przedsiębiorstwu kolejowemu informacje na potrzeby opisu trasy przedsiębiorstwa kolejowego, jak określono w dodatku D2, w tym stałe lub tymczasowe ograniczenia i modyfikacje.

Zarządca infrastruktury musi dopilnować, aby informacje dotyczące infrastruktury były kompletne i dokładne; zarządzanie tymi informacjami musi przebiegać zgodnie z pkt 4.4.3 załącznika II do rozporządzenia delegowanego (UE) 2018/762.

Przedsiębiorstwo kolejowe jest odpowiedzialne za kompletne i prawidłowe opracowanie opisu trasy z wykorzystaniem informacji przekazanych przez zarządcę(-ów) infrastruktury zgodnie z pkt 4.4.3 załącznika I do rozporządzenia delegowanego (UE) 2018/762. Przedsiębiorstwo kolejowe zapewnia, aby opis trasy zawierał odpowiedni opis warunków eksploatacji odnoszących się do charakterystyki trasy i charakterystyki pojazdu.

Zarządca infrastruktury informuje przedsiębiorstwo kolejowe o wszelkich zmianach w informacjach dotyczących infrastruktury, w każdym przypadku gdy takie informacje stają się dostępne i mają wpływ na prowadzenie ruchu pociągów, w tym o stałych lub tymczasowych ograniczeniach i modyfikacjach.

Zarządca infrastruktury, w porozumieniu z przedsiębiorstwami kolejowymi działającymi w jego sieci, określa odpowiednie procedury, w przypadku gdy modyfikacja opisu trasy nie została przekazana przez zarządcę infrastruktury do przedsiębiorstwa kolejowego w odpowiednim uzgodnionym terminie określonym w SMS zarządcy infrastruktury i odzwierciedlonym w SMS przedsiębiorstwa kolejowego; w takim przypadku zarządca infrastruktury powiadamia również bezpośrednio maszynistę.

#### Opis trasy przedsiębiorstwa kolejowego

Korzystając z otrzymanych informacji, przedsiębiorstwo kolejowe jest odpowiedzialne za kompletne i prawidłowe opracowanie opisu trasy obejmującego infrastrukturę, na której prowadzi się ruch pociągów.

Przedsiębiorstwo kolejowe musi zapewnić, aby informacje o trasie zawarte w opisie trasy obejmowały opis linii i związanych z nią urządzeń przytorowych dla linii, na których będzie pracować maszynista, dotyczący zadania prowadzenia pociągu.

Format opisu trasy należy przygotować w taki sam sposób dla wszystkich infrastruktur, z których korzystają pociągi danego przedsiębiorstwa kolejowego.

Po powiadomieniu przez zarządcę infrastruktury o zmianach informacji dotyczących infrastruktury przedsiębiorstwo kolejowe aktualizuje opis trasy i informuje o zmianie zgodnie z procedurami określonymi w jego SMS, w tym instruuje swoich maszynistów, których dotyczy dana zmiana.

#### Opis trasy zarządcy infrastruktury

Zarządca infrastruktury sporządza w opisie trasy zarządcy infrastruktury informacje dotyczące infrastruktury, które mają być udostępniane jego personelowi wykonującemu zadania o istotnym znaczeniu dla bezpieczeństwa, i opracowuje je zgodnie ze swoim SMS.

Zarządca infrastruktury aktualizuje opis trasy zarządcy infrastruktury, za każdym razem gdy takie informacje stają się dostępne i mają wpływ na zadania jego personelu wykonującego zadania o istotnym znaczeniu dla bezpieczeństwa, w tym stałe lub tymczasowe ograniczenia i zmiany.”;

- 10) skreśla się pkt 4.2.1.2.2.1, 4.2.1.2.2.2 i 4.2.1.2.2.3;



- 11) pkt 4.2.1.2.3 otrzymuje brzmienie:

*„4.2.1.2.3. Informacje o jeździe pociągów dla maszynistów*

Gdy przedsiębiorstwo kolejowe przekazuje maszynistom plan pracy, musi zapewnić informacje niezbędne do normalnego prowadzenia pociągu, zawierające przynajmniej:

- identyfikację pociągu,
- dni jazdy pociągu (w razie konieczności),
- punkty zatrzymania oraz związane z nimi czynności,
- inne punkty kontroli czasu,
- czasy przyjazdu/odjazdu/przejazdu dla każdego z takich punktów.

Takie informacje o jeździe pociągu muszą być aktualizowane, w stosownych przypadkach, przed odjazdem i muszą się opierać na informacjach dotyczących zbioru przepisów i opisu trasy oraz je uzupełniać. Informacje te należy przekazać maszynistom drogą elektroniczną do dnia 15 grudnia 2026 r.”;

- 12) pkt 4.2.1.2.4 otrzymuje brzmienie:

*„4.2.1.2.4. Informowanie maszynisty w czasie rzeczywistym podczas prowadzenia pociągu*

Zarządca infrastruktury informuje i instruuje maszynistów w czasie rzeczywistym o pilnych zmianach w eksploatacji linii lub odpowiednich urządzeń przytorowych zgodnie z metodą komunikacji ustanowioną między zarządcą infrastruktury a przedsiębiorstwem kolejowym zgodnie z dodatkiem C.

Informacje w czasie rzeczywistym ograniczają się do sytuacji i zmian, których nie podjęto na podstawie pkt 4.2.1.2.2 i 4.2.1.2.3 zgodnie z procedurami SMS zarządców infrastruktury i przedsiębiorstw kolejowych i które mają bezpośredni wpływ na trasę maszynisty.

W przypadku sytuacji kryzysowych ustanawia się odpowiednie alternatywne środki komunikacji między zarządcą infrastruktury a przedsiębiorstwem kolejowym w celu zapewnienia, że odpowiednie informacje zostaną udostępnione.

Zarządcy infrastruktury i przedsiębiorstwa kolejowe muszą posiadać proces umożliwiający potwierdzenie przydatności pojazdów i maszynistów w odniesieniu do wiedzy o trasie na potrzeby objazdu trasy w czasie rzeczywistym.”;

- 13) pkt 4.2.1.3 i 4.2.1.4 zastępuje się słowem „Niestosowany”;

- 14) pkt 4.2.2.1.2 akapit piąty otrzymuje brzmienie:

„Aby uzyskać dostęp do linii zidentyfikowanych w RINF, na których stosuje się łagodniejsze warunki zezwolenia na jazdę, przed datą wymienioną poniżej w odniesieniu do harmonizacji oznaczenia sygnałowego końca pociągu zgodnie z sekcją 4.2.2.1.3.2, światłość świateł głównych pojazdów musi być zgodna z poziomem wskazanym dla świateł pełnych w ppkt 5 sekcji 4.2.7.1.1 załącznika do rozporządzenia Komisji (UE) nr 1302/2014 (\*) (»TSI LOC&PAS«).

(\*) Rozporządzenie Komisji (UE) nr 1302/2014 z dnia 18 listopada 2014 r. w sprawie technicznej specyfikacji interoperacyjności odnoszącej się do podsystemu »Tabor – lokomotywy i tabor pasażerski« systemu kolei w Unii Europejskiej (Dz.U. L 356 z 12.12.2014, s. 228).”;

- 15) w pkt 4.2.2.1.3.2 skreśla się tekst w brzmieniu:

„Sprawozdania:

Najpóźniej do dnia 31 grudnia 2020 r. zainteresowane państwa członkowskie przekażą Komisji sprawozdania na temat stosowania przez siebie tabliczek odbłaskowych, wskazując wszelkie poważne przeszkody w planowanym zniesieniu przepisów krajowych.”;

- 16) w pkt 4.2.2.5.1 wprowadza się następujące zmiany:

- a) lit. B) otrzymuje brzmienie:

„B) Zarządca infrastruktury dostarcza przez RINF informacje dotyczące zgodności pojazdu z trasą, jak określono w dodatku D1.

Dodatek D1 określa wszystkie parametry, które są wykorzystywane w procesie przedsiębiorstwa kolejowego przed pierwszym użyciem danego pojazdu lub przed pierwszą konfiguracją pociągu, aby zapewnić zgodność wszystkich pojazdów wchodzących w skład pociągu z trasą lub trasami, na których pociąg ma być eksploatowany, w tym w stosownych przypadkach trasy objazdowe i trasy dojazdu do warsztatów. Należy uwzględnić zmiany dotyczące trasy i zmiany charakterystyki infrastruktury. Jeżeli parametr określony w dodatku D1 jest zharmonizowany na poziomie sieci lub obszaru użytkowania, można przyjąć zgodność z tym parametrem każdego pojazdu, na który wydano zezwolenie w odniesieniu do tego obszaru użytkowania. Przepisy krajowe lub dodatkowe wymogi krajowe dotyczące dostępu do sieci w odniesieniu do zgodności pojazdu z trasą zasadniczo uznaje się za niezgodne z dodatkiem D1. Zarządca infrastruktury nie wymaga dodatkowych kontroli technicznych do celów zgodności pojazdu z trasą poza zawartymi w wykazie w dodatku D1.

Najpóźniej do dnia 15 grudnia 2026 r., dopóki RINF nie umożliwi obsługi następujących nowych parametrów:

a) Szczególna kontrola w przypadku transportu kombinowanego

- (i) 1.1.1.1.3.4. Standardowy numer profilu transportu kombinowanego w odniesieniu do nadwozi wymiennych
- (ii) 1.1.1.1.3.9. Standardowy numer profilu transportu kombinowanego w odniesieniu do kontenerów rolkowych
- (iii) 1.1.1.1.3.8. Standardowy numer profilu transportu kombinowanego w odniesieniu do kontenerów
- (iv) 1.1.1.1.3.5. Standardowy numer profilu transportu kombinowanego w odniesieniu do naczep
- (v) (Kod linii CT)

b) Systemy detekcji pociągu: jednostka wpływająca

- (i) 1.1.1.3.4. Systemy detekcji pociągów określone na podstawie pasm częstotliwości
- (ii) 1.1.1.3.4.2. Pasma częstotliwości na potrzeby wykrywania
- (iii) 1.1.1.3.4.2.1. Maksymalny prąd interferencyjny
- (iv) 1.1.1.3.4.2.2. Minimalna impedancja wejściowa
- (v) 1.1.1.3.4.2.3. Maksymalne natężenie pola magnetycznego

c) 1.1.1.3.2.1.1. Informacje o bezpiecznej długości składu przekazywane przez urządzenia pokładowe, niezbędne do uzyskania dostępu do linii i SIL

Zarządca infrastruktury udostępnia te informacje jak najszybciej, bezpłatnie, w formacie elektronicznym za pośrednictwem innych środków przedsiębiorstwom kolejowym upoważnionym do składania wniosków o przydzielenie trasy oraz, w stosownych przypadkach, wnioskodawcy, o którym mowa w art. 2 ust. 22 dyrektywy (UE) 2016/797.

Zarządca infrastruktury informuje przedsiębiorstwo kolejowe o zmianach charakterystyki trasy przez RINF za każdym razem, gdy takie informacje stają się dostępne i mają wpływ na prowadzenie pociągu.”;

b) dodaje się lit. D) w brzmieniu:

„D) Konkretny element zgodności pojazdu z trasą w przypadku pociągów w transporcie intermodalnym:

- uznaje się, że transport normalny ma miejsce wówczas, gdy pociąg w transporcie intermodalnym nie przekracza skrajni ładunkowej wszystkich torów danej linii, a jego kod CT nie przekracza numeru wszystkich torów danej linii;
- uznaje się, że gdy pociąg w transporcie intermodalnym przekracza skrajnię ładunkową, a jego kod CT nie przekracza numeru linii, wówczas ma miejsce transport o szczególnych wymaganiach, o których mowa w dodatku I. Takie wymagania stosuje się powszechnie do wszystkich pociągów należących do tej kategorii, a na potrzeby zapewnienia zgodności z tymi wymaganiami nie trzeba przeprowadzić żadnego dalszego procesu zatwierdzenia między przedsiębiorstwem kolejowym a zarządcą infrastruktury.
- Jeżeli kod CT przekracza numer linii lub w przypadku braku kodu linii, zarządca infrastruktury wydaje szczególne zezwolenie (transport nadzwyczajny) na podstawie oceny operacyjnej i technicznej wykonalności.

Procedury operacyjne mające zastosowanie do transportu intermodalnego muszą być zgodne ze specyfikacjami określonymi w pkt 3 dokumentu technicznego ERA w sprawie kodyfikacji transportu kombinowanego (ERA/TD/2023-01/CCT v1.1 z 21.03.2023 <sup>(1)</sup>).

<sup>(1)</sup> ERA/TD/CCT dokument dostępny publicznie na stronie internetowej ERA.”;

17) w pkt 4.2.2.5.2 wprowadza się następujące zmiany:

a) skreśla się lit. d);

b) dodaje się akapit drugi w brzmieniu:

„Przedsiębiorstwo kolejowe jest odpowiedzialne za zapewnienie, aby wszystkie pojazdy wchodzące w skład pociągu, w tym ich ładunki, nadawały się technicznie do planowanej jazdy i pozostawały w takim stanie w trakcie całej podróży.”;

18) pkt 4.2.2.6 otrzymuje brzmienie:

„4.2.2.6. System hamowania pociągu

Przedsiębiorstwo kolejowe musi opracować i wdrożyć wymagania dotyczące hamowania zgodnie z pkt 4.2.2.6.1 i 4.2.2.6.2 oraz zarządzać nimi w ramach swojego systemu zarządzania bezpieczeństwem.”;

19) w pkt 4.2.2.6.2 wprowadza się następujące zmiany:

a) pkt 1 otrzymuje brzmienie:

„1) Zarządca infrastruktury przekazuje przedsiębiorstwu kolejowemu przez RINF wszystkie istotne charakterystyki poszczególnych tras:

(i) odległości sygnalizacji (ostrzeżenie, zatrzymanie) zawierające ich właściwe marginesy bezpieczeństwa, które są zapewniane za pośrednictwem odpowiednich lokalizacji »sygnału zatrzymywania« i »sygnału ostrzeżenia«, wymaganych w dodatku D2 za pośrednictwem parametru 1.1.1.3.14.3;

(ii) nachylenia;

(iii) maksymalne prędkości dopuszczalne;

(iv) warunki eksploatacji systemów hamowania mogących mieć wpływ na infrastrukturę, takich jak: hamulce magnetyczne, odzyskowe i wiropadowe.

Zarządca infrastruktury musi dopilnować, aby informacje przekazywane przedsiębiorstwu(-om) kolejowemu(-ym) były kompletne i dokładne, oraz musi informować przedsiębiorstwo kolejowe o zmianach charakterystyki trasy przez RINF za każdym razem, gdy takie informacje stają się dostępne i mają wpływ na prowadzenie ruchu pociągów.”;

b) pkt 3 otrzymuje brzmienie:

„3) Przedsiębiorstwo kolejowe musi określić na etapie planowania typ układu hamulcowego, zdolność hamowania i odpowiednią prędkość maksymalną pociągu, uwzględniając:

(i) odpowiednie elementy charakterystyki linii, jak przewidziano w pkt 1 powyżej, oraz – o ile są dostępne – informacje przekazane przez zarządcę infrastruktury zgodnie z pkt 2; oraz

(ii) marginesy bezpieczeństwa związane z taborom wynikające z niezawodności i dostępności systemu hamowania.

Ponadto przedsiębiorstwo kolejowe musi dopilnować, aby w czasie pracy każdy pociąg osiągał co najmniej niezbędną skuteczność hamowania. W szczególności przedsiębiorstwo kolejowe musi opracować reguły stosowane w przypadku, gdy pociąg nie osiągnie niezbędnej skuteczności hamowania w czasie pracy. W takim przypadku przedsiębiorstwo kolejowe musi niezwłocznie poinformować zarządcę infrastruktury. Zarządca infrastruktury może zastosować odpowiednie środki, aby ograniczyć wpływ na ogólne natężenie ruchu w jego sieci.”;

20) w pkt 4.2.2.8 wprowadza się następujące zmiany:

„4.2.2.8. Wymagania dotyczące widzialności sygnalizatorów i wskaźników przytorowych

Bez uszczerbku dla ruchu w ERTMS określonego w dodatku A maszynista musi być w stanie obserwować sygnalizatory i wskaźniki przytorowe. Sygnalizatory i wskaźniki przytorowe oraz wszelkie innego typu znaki przytorowe mające związek z bezpieczeństwem muszą być widoczne dla maszynisty, gdy ma to zastosowanie.

W związku z powyższym sygnalizatory, wskaźniki przytorowe, znaki i tablice informacyjne należy konsekwentnie projektować i instalować tak, aby to ułatwiać. Należy uwzględnić między innymi następujące kwestie (zob. pkt 4.3.2 niniejszego rozporządzenia zawierający odniesienie do TSI CCS):

- (i) czy są one odpowiednio umieszczone, tak aby światła czołowe pociągu umożliwiały maszyniście odczytanie informacji,
- (ii) czy tam, gdzie wymagane jest podświetlenie informacji, jest ono odpowiednie i wystarczająco intensywne,
- (iii) czy w sytuacjach, gdzie stosowane są materiały odblaskowe, właściwości odblaskowe użytego materiału są zgodne z odpowiednimi specyfikacjami, oraz czy znaki są wykonane w taki sposób, aby maszynista mógł bez trudu odczytać informacje przy pomocy światła czołowych pociągu.

Kabina maszynisty musi być konsekwentnie zaprojektowana w taki sposób, aby maszynista mógł bez trudu zobaczyć przeznaczone dla niego informacje (zob. pkt 4.3.3.1 niniejszego rozporządzenia zawierający odniesienie do TSI LOC&PAS).”;

21) pkt 4.2.2.9 otrzymuje brzmienie:

„4.2.2.9. Kontrola uwagi maszynisty

Czułość maszynisty na pokładzie musi być monitorowana w celu automatycznego zatrzymania pociągu w przypadku wykrycia braku czujności maszynisty. Wymagania dotyczące pokładowych środków monitorujących czujność maszynisty określono w pkt 4.2.9.3.1 TSI LOC&PAS.”;

22) pkt 4.2.3 otrzymuje brzmienie:

„4.2.3. Specyfikacje dotyczące ruchu pociągów, w tym ruchu w oparciu o ERTMS

Podstawowe zasady eksploatacji i wspólne reguły eksploatacji określone w dodatku B mają zastosowanie jako uzupełnienie niniejszego rozdziału w zakresie ruchu pociągów w systemie kolei Unii.

Zasady i reguły eksploatacji dotyczące ERTMS, określone w dodatku A niniejszej TSI mają zastosowanie w przypadku wdrożenia ERTMS.”;

23) pkt 4.2.3.1 otrzymuje brzmienie:

„4.2.3.1. Planowanie trasy i rozkład jazdy pociągu

Zgodnie z dyrektywą 2012/34/UE, występując o udostępnienie trasy pociągu, zarządca infrastruktury musi przekazać wymagane dane.

Każdy pociąg musi jeździć zgodnie z rozkładem jazdy uzgodnionym między zarządcą infrastruktury a przedsiębiorstwem kolejowym w ramach procesu przydziału trasy; układając rozkład jazdy, zarządca infrastruktury musi zapewnić punktualną jazdę pociągów oraz pomagać utrzymać sprawność działania przewozów.”;

24) pkt 4.2.3.3.1 otrzymuje brzmienie:

„4.2.3.3.1. Kontrole i próby przed odjazdem

Przedsiębiorstwo kolejowe musi określić kontrole i próby służące zapewnieniu bezpieczeństwa przy odjeździe pociągu.”;

25) w tytułach pkt 4.2.3.5.1 i 4.2.3.5.2 słowo „nadzór” zastępuje się słowem „monitorowanie”;

26) pkt 4.2.3.4.3 tiret drugie otrzymuje brzmienie:

„– informacje dla maszynisty o obecności i umiejscowieniu na pokładzie towarów niebezpiecznych,”;

27) w pkt 4.3.1 wiersz tabeli „Zmiany informacji zawartych w opisie trasy – Eksploatacja awaryjna” otrzymuje brzmienie:

„Opis trasy	4.2.1.2.2	Zasady eksploatacji	4.4”
Eksploatacja awaryjna	4.2.3.6		

28) w pkt 4.3.2 w tabeli wprowadza się następujące zmiany:

(i) wiersz „Zbiór przepisów dla maszynisty Zasady eksploatacji” otrzymuje brzmienie:

„Zbiór przepisów	4.2.1.2.1	Przepisy ruchu (warunki normalne i awaryjne)	4.4 Dodatek E”
Zasady eksploatacji	4.4		
Informacje techniczne dotyczące urządzeń przytorowych ERTMS istotne w kontekście eksploatacji	Dodatek D3	Wykaz zharmonizowanych oznaczeń tekstowych i komunikatów wyświetlanych na interfejsie maszynista/pojazd ETCS	

(ii) wiersz „Wymagania dotyczące widzialności sygnalizatorów i wskaźników przytorowych” otrzymuje brzmienie:

„Wymagania dotyczące widzialności sygnalizatorów i wskaźników przytorowych	4.2.2.8	Przytorowe obiekty podsystemu »Sterowanie«	4.2.15 4.2.18”
--	---------	--	-------------------

(iii) wiersz „Zbiór przepisów dla maszynisty” otrzymuje brzmienie:

„Zbiór przepisów	4.2.1.2.1	Stosowanie urządzeń do piaskowania Pokładowe urządzenia do smarowania obrzeży kół Stosowanie kompozytowych klocków hamulcowych	4.2.10”
------------------	-----------	--	---------

29) w pkt 4.3.3.1:

a) wiersz „Rejestracja danych nadzoru na pokładzie pociągu” otrzymuje brzmienie:

„Rejestracja danych z monitorowania na pokładzie pociągu	4.2.3.5 Dodatek I	Urządzenie rejestrujące	4.2.9.6”
--	----------------------	-------------------------	----------

b) wiersz „Zgodność pojazdu z trasą i skład pociągu, Minimalne wymagania dotyczące kwalifikacji zawodowych w odniesieniu do zadań w zakresie »towarzyszenia pociągowi” otrzymuje brzmienie:

„Zgodność pojazdu z trasą i skład pociągu Wymagania dotyczące kwalifikacji zawodowych w odniesieniu do zadań w zakresie »towarzyszenia pociągowi«	4.2.2.5 Dodatek F	Dokumentacja eksploatacyjna	4.2.12.4”
--	----------------------	-----------------------------	-----------

30) w pkt 4.3.4 tabela otrzymuje brzmienie:

„Odniesienie w niniejszym rozporządzeniu		Odniesienie do TSI ENE	
Parametr	Punkt	Parametr	Punkt
Zgodność pojazdu z trasą i skład pociągu	4.2.2.5	Maksymalny pobór prądu przez pociąg	4.2.4.1
Opis trasy	4.2.1.2.2		

Zgodność pojazdu z trasą i skład pociągu	4.2.2.5	Sekcje separacji	Faza	4.2.15
Opis trasy	4.2.1.2.2		System	4.2.16
Parametry dotyczące zgodności pojazdu i pociągu na trasie przeznaczonej do eksploatacji	dodatek D1	Kontrole zgodności trasy przed użyciem dopuszczonych pojazdów		7.3.5"

31) w pkt 4.3.6 wiersz „Planowanie trasy pociągu” otrzymuje brzmienie:

„Planowanie trasy i rozkład jazdy pociągu	4.2.3.1	Cichsze trasy	Dodatek D”
---	---------	---------------	------------

32) w pkt 4.4.3 skreśla się akapit trzeci i czwarty;

33) w pkt 4.6.1 akapit ostatni otrzymuje brzmienie:

„Przedsiębiorstwa kolejowe i zarządcy infrastruktury określają własny system zarządzania kompetencjami oparty na analizie ryzyka w swoich procesach zarządzania bezpieczeństwem, zgodnie z załącznikiem I i załącznikiem II do rozporządzenia delegowanego Komisji (UE) 2018/762.

W dodatkach F i G zdefiniowano kwalifikacje zawodowe istotne dla systemu zarządzania kompetencjami.”;

34) pkt 4.6.2.2 lit. a) tiret trzecie otrzymuje brzmienie:

„— wypełniania formularzy związanych z korzystaniem ze zbioru instrukcji europejskich i krajowych.”;

35) w pkt 4.6.3.1 i 4.6.3.2 skreśla się tekst w brzmieniu:

„lub w rozporządzeniach Komisji (UE) nr 1158/2010<sup>(15)</sup> i (UE) nr 1169/2010<sup>(16)</sup>

(15) Rozporządzenie Komisji (UE) nr 1158/2010 z dnia 9 grudnia 2010 r. w sprawie wspólnej metody oceny bezpieczeństwa w odniesieniu do zgodności z wymogami dotyczącymi uzyskania kolejowych certyfikatów bezpieczeństwa (Dz.U. L 326 z 10.12.2010, s. 11).

(16) Rozporządzenie Komisji (UE) nr 1169/2010 z dnia 10 grudnia 2010 r. w sprawie wspólnej metody oceny bezpieczeństwa w odniesieniu do zgodności z wymogami dotyczącymi uzyskania kolejowych autoryzacji w zakresie bezpieczeństwa (Dz.U. L 327 z 11.12.2010, s. 13).”;

36) pkt 4.7.1 otrzymuje brzmienie:

#### „4.7.1. Wprowadzenie

Personel określony w pkt 4.2.1.1 jako personel wykonujący zadania o istotnym znaczeniu dla bezpieczeństwa określone w SMS przedsiębiorstwa kolejowego lub zarządcy infrastruktury musi być wystarczająco sprawny fizycznie, aby spełnić wszelkie normy ruchowe i normy bezpieczeństwa.

Przedsiębiorstwa kolejowe i zarządcy infrastruktury muszą ustanowić i udokumentować proces, którego wdrożenie umożliwi spełnienie przez ich personel wymagań medycznych, psychologicznych i zdrowotnych w ramach ich systemów zarządzania bezpieczeństwem zgodnie z rozporządzeniem delegowanym Komisji (UE) 2018/762 określającym wspólną metodę w zakresie bezpieczeństwa w odniesieniu do SMS.

Badania lekarskie określone w pkt 4.7.2 i 4.7.3 dotyczące sprawności fizycznej poszczególnych członków personelu muszą być przeprowadzane przez osobę powołaną na stanowisko lekarza medycyny lub psychologa posiadającego kwalifikacje do przeprowadzania takich badań. Wyniki muszą być zaakceptowane przez każdego zarządcę infrastruktury i każde przedsiębiorstwo kolejowe jako dowód sprawności fizycznej personelu lub ewentualnych członków personelu.

Badania te umożliwiają członkowi personelu wykonującemu zadania o istotnym znaczeniu dla bezpieczeństwa wykonywanie podobnych zadań na rzecz innego przedsiębiorstwa kolejowego lub zarządcy infrastruktury pod warunkiem określenia dodatkowych wymogów medycznych, psychologicznych i zdrowotnych w SMS przedsiębiorstwa kolejowego lub zarządcy infrastruktury oraz zadowalającej sprawności fizycznej personelu lub ewentualnych członków personelu.

Określone w pkt 4.7.2 i 4.7.3 wymogi dotyczące sprawności fizycznej mają zastosowanie do:

- członków personelu »towarzyszącego pociągom« innych niż maszynista;
- personelu wykonującego zadanie przygotowania pociągów,
- personelu wykonującego zadanie polegające na zadaniach dyspozytorskich i zezwalaniu na ruch pociągów.

#### 4.7.1.1. Wartości graniczne obecności alkoholu, narkotyków i leków psychotropowych

Członek personelu nie może wykonywać zadań o istotnym znaczeniu dla bezpieczeństwa, jeżeli jego uwaga jest osłabiona wskutek działania substancji takich jak alkohol, narkotyki czy leki psychotropowe. W związku z tym przedsiębiorstwa kolejowe oraz zarządcy infrastruktury muszą wdrożyć procedury ograniczające ryzyko związane z wykonywaniem przez ich personel zadań pod wpływem wspomnianych substancji lub przyjmowaniem ich podczas pracy.

W odniesieniu do wartości granicznych obecności wspomnianych substancji w organizmie stosuje się przepisy unijne lub krajowe państwa członkowskiego, na terenie którego obsługiwane jest dane połączenie kolejowe.”;

37) w tytule pkt 4.7.2.1.1 wprowadza się następujące zmiany:

„4.7.2.1.1. Zakres badań lekarskich”;

38) w pkt 4.7.2.1.2 akapit drugi wprowadza się następujące zmiany:

skreśla się słowo „przynajmniej”;

39) w tytule pkt 4.7.2.2.2 wprowadza się następujące zmiany:

„4.7.2.2.2. Zakres okresowych badań lekarskich”;

40) w pkt 4.7.2.2.2 akapit pierwszy wprowadza się następujące zmiany:

skreśla się słowo „przynajmniej”;

41) pkt 4.8.1 otrzymuje brzmienie:

„4.8.1. Infrastruktura

Wymagania odnoszące się do elementów danych dotyczących infrastruktury kolei w zakresie podsystemu »Ruch kolejowy«, które należy udostępnić przedsiębiorstwom kolejowym za pośrednictwem RINF, określono w dodatku D.

Zarządca infrastruktury informuje przedsiębiorstwo kolejowe o zmianach danych dotyczących infrastruktury za pośrednictwem RINF za każdym razem, gdy takie informacje stają się dostępne i mają wpływ na prowadzenie pociągu. Za dokładność danych odpowiedzialny jest zarządca infrastruktury.

Do dnia 15 grudnia 2026 r., pod warunkiem wdrożenia niezbędnych modyfikacji aplikacji RINF, zarządca infrastruktury udostępni te informacje jak najszybciej w formie elektronicznej za pośrednictwem innych środków przedsiębiorstwom kolejowym upoważnionym do składania wniosków o przydzielenie trasy oraz, w stosownych przypadkach, wnioskodawcy, o którym mowa w art. 2 ust. 22 dyrektywy (UE) 2016/797.”;

42) pkt 6.2.1 akapity drugi i trzeci otrzymują brzmienie:

„Zgodnie z art. 9 i 10 dyrektywy (UE) 2016/798 przedsiębiorstwa kolejowe i zarządcy infrastruktury muszą wykazać zgodność z wymaganiami niniejszego rozporządzenia w ramach swoich systemów zarządzania bezpieczeństwem przy składaniu wniosku o jakikolwiek (jakąkolwiek) nowy(-ą) lub zmieniony(-ą) certyfikat bezpieczeństwa lub autoryzację w zakresie bezpieczeństwa zgodnie z rozporządzeniem wykonawczym Komisji (UE) 2018/763 (\*).

Wspólne metody oceny bezpieczeństwa w zakresie wymogów dotyczących systemu zarządzania bezpieczeństwem określonych w rozporządzeniu delegowanym Komisji (UE) 2018/762 nakładają na krajowe organy ds. bezpieczeństwa wymóg ustanowienia systemu kontroli w celu nadzorowania i monitorowania zgodności z systemem zarządzania bezpieczeństwem zgodnie z rozporządzeniem delegowanym Komisji (UE) 2018/761 (\*\*), w tym przestrzegania wszystkich TSI. Żaden z wymogów niniejszego rozporządzenia nie wymaga dokonywania przez jednostkę notyfikowaną odrębnej oceny.

- (\*) Rozporządzenie wykonawcze Komisji (UE) 2018/763 z dnia 9 kwietnia 2018 r. ustanawiające praktyczne zasady wydawania jednolitych certyfikatów bezpieczeństwa przedsiębiorstwom kolejowym na podstawie dyrektywy Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2016/798 oraz uchylające rozporządzenie Komisji (WE) nr 653/2007. (Dz.U. L 129 z 25.5.2018, s. 49).
- (\*\*) Rozporządzenie delegowane Komisji (UE) 2018/761 z dnia 16 lutego 2018 r. ustanawiające wspólne metody oceny bezpieczeństwa w odniesieniu do nadzoru sprawowanego przez krajowe organy ds. bezpieczeństwa po wydaniu jednolitego certyfikatu bezpieczeństwa lub autoryzacji w zakresie bezpieczeństwa na podstawie dyrektywy Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2016/798 i uchylające rozporządzenie Komisji (UE) nr 1077/2012 (Dz.U. L 129 z 25.5.2018, s. 16).”;

43) pkt 7.1 otrzymuje brzmienie:

#### „7.1. **Zasady ogólne dotyczące wdrożenia**

Zgodnie z art. 9 dyrektywy (UE) 2016/798 i art. 5b niniejszego rozporządzenia przedsiębiorstwa kolejowe i zarządcy infrastruktury zapewniają zgodność z niniejszym rozporządzeniem w ramach swych systemów zarządzania bezpieczeństwem ustanowionych zgodnie z rozporządzeniem delegowanym Komisji (UE) 2018/762.

##### 7.1.1. *Szczegółowe zasady przejściowe dotyczące dodatków A i C*

Zarządcy infrastruktury mogą, w porozumieniu z przedsiębiorstwami kolejowymi działającymi w ich sieciach i zgodnie z pkt 5.1.1 załącznika II do rozporządzenia delegowanego Komisji (UE) 2018/762, odroczyć wdrożenie dodatków A i C najpóźniej do dnia 16 grudnia 2025 r. Pod warunkiem otrzymania przez Agencję i zainteresowany krajowy organ ds. bezpieczeństwa nie później niż dnia 16 czerwca 2024 r.:

- a) zobowiązania do wdrożenia wydanego przez kierownictwo zarządcy infrastruktury,
- b) planu wdrożenia zarządcy infrastruktury uwzględniającego harmonogramy szkoleń, określającego nieuniknione opóźnienia w stosowaniu zmienionych procedur operacyjnych i w razie potrzeby we wdrożeniu odpowiednich narzędzi informatycznych.

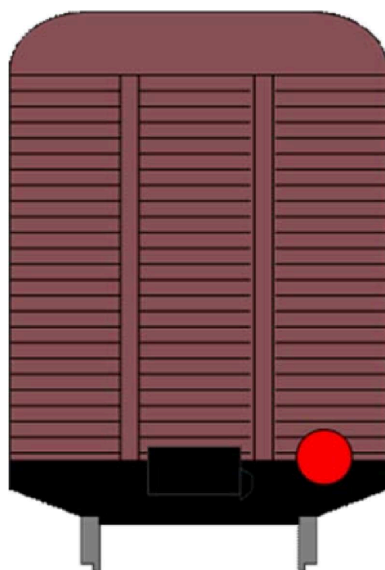
Przedsiębiorstwa kolejowe zapewniają maszynistom i odpowiednim członkom personelu szkolenia w zakresie prowadzenia pociągów zgodnie z dodatkami A i C najpóźniej do dnia 16 grudnia 2025 r. lub w dowolnym wcześniejszym terminie określonym przez zarządcę infrastruktury.”;

44) pkt 7.2.2.1 otrzymuje brzmienie:

#### „7.2.2.1. Stały przypadek szczególny (P) Estonia, Łotwa, Litwa, Polska, Węgry i Słowacja

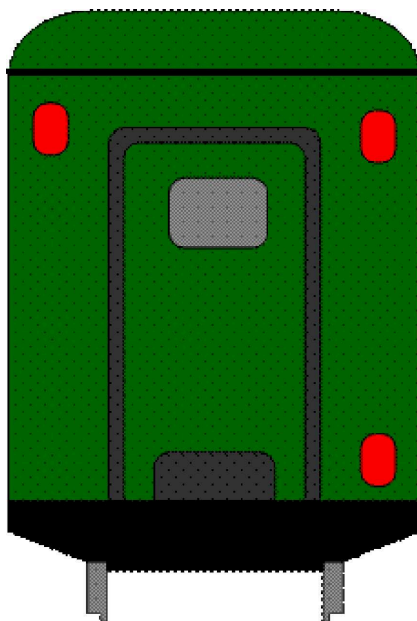
Do celów wdrożenia pkt 4.2.2.1.3.2 pociągi towarowe eksploatowane wyłącznie w sieci o rozstawie torów 1 520 mm w Estonii, na Łotwie i na Litwie, w Polsce, na Węgrzech i Słowacji mogą używać następującego oznaczenia sygnałowego końca pociągu.





Tarcza odbijająca musi mieć średnicę 185 mm, a czerwony okrąg średnicę 140 mm. Jeżeli jest to uzasadnione przyjętą praktyką operacyjną, tarczę odbijającą można zastąpić jedną tablicą odblaskową zgodnie z dodatkiem E do TSI WAG.

Do celów wdrożenia pkt 4.2.2.1.3.1 pociągi pasażerskie eksploatowane wyłącznie w sieci o rozstawie torów 1 520 mm w Estonii, na Łotwie i na Litwie, w Polsce, na Węgrzech i w Słowacji mogą używać 3 stałych czerwonych świateł jako oznaczenia sygnałowego końca pociągu według następującego systemu:



Ten szczególny przypadek nie powoduje braku dostępu taboru zgodnego z TSI do sieci.”;

45) Dodatek A otrzymuje brzmienie:

„Dodatek A

#### Zasady i reguły eksploatacji ERTMS – wersja 6

1. TO MIEJSCE CELOWO POZOSTAWIONO PUSTE.
2. TO MIEJSCE CELOWO POZOSTAWIONO PUSTE.

### 3. WPROWADZENIE

#### 3.1. Cel i struktura dokumentu

Niniejszy dodatek zawiera ujednolicone przepisy i zasady dotyczące eksploatacji systemu ERTMS.

Struktura każdego przepisu jest następująca:

- (i) tytuł,
- (ii) w razie konieczności w ramce podano sytuacje, w których przepis ma zastosowanie, w tym odpowiednie poziomy ETCS, czasami sytuacja jest opisana dla określonych podpunktów przepisu,
- (iii) treść przepisu.

Jeżeli niniejszy dodatek odnosi się do poziomu 1 ETCS, to ma zastosowanie do obu zastosowań, z sygnałami przytorowymi lub bez, chyba że określono inaczej.

Jeżeli niniejszy dodatek odnosi się do poziomu 2 ETCS, to ma zastosowanie do obu zastosowań, z sygnałami przytorowymi lub bez, chyba że określono inaczej.

Instrukcje europejskie, o których mowa w niniejszym dodatku, są wymienione w dodatku C2 do niniejszej TSI.

Wszystkie wyrażenia odnoszące się do osób dotyczą jednakowo mężczyzn i kobiet.

**Część A** pozostawiono pustą celowo.

**Część B** zawiera poszczególne kategorie eksploatacyjne pociągów ETCS.

**Część C** zawiera wykaz odniesień do przepisów niezharmonizowanych. W niektórych sytuacjach procedura nie jest związana z ERTMS, dlatego zależy od przepisów niezharmonizowanych.

Opis funkcji technicznych ETCS i GSM-R znajduje się w odpowiedniej specyfikacji wymagań systemowych.

Jeżeli informacje wyświetlane na DMI nie wymagają działania ze strony maszynisty, to takie informacje nie są uwzględnione w przepisach.

#### PRZEDMIOT I ZAKRES ZASTOSOWANIA

Niniejszy dodatek ma w pełni zastosowanie do pociągów posiadających wyposażenie pokładowe ETCS zgodne z pojedynczym zestawem specyfikacji określonym w rozporządzeniu wykonawczym (UE) 2023/1695 obsługujących wersję systemu X.Y do 2.2. Ma on również zastosowanie do urządzeń pokładowych zgodnych z zestawem specyfikacji #2 lub z zestawem specyfikacji #3 i w dużej mierze do wyposażenia pokładowego ETCS zgodnego z zestawem specyfikacji #1 określonych w rozporządzeniu (UE) 2016/919, pod warunkiem że wykorzystywany DMI spełnia specyfikację ERA\_ERTMS\_015560.

Zakres jest następujący:

- (i) zastosowanie ETCS poziomu 0;
- (ii) zastosowanie ETCS poziomu 1, niezależnie od tego, czy obecne są sygnały przytorowe lub radiowe przesyłanie informacji uaktualniających (radio infill);
- (iii) zastosowanie ETCS poziomu 2, niezależnie od tego, czy obecne są sygnały przytorowe;
- (iv) zastosowanie dla tranzycji ETCS między poziomami 0, 1 i 2;
- (v) zastosowanie poziomu NTC ETCS;
- (vi) tranzycje ETCS z poziomu/na poziom NTC;
- (vii) GSM-R.

Zakresem stosowania nie są objęte systemy klasy B (nawet jeżeli ich obsługa przebiega za pomocą ETCS–DMI).

Przepisy zostały opracowane niezależnie od innych systemów sterowania, jakie mogą być obecne, w tym wyposażenia linii w ETCS poziomu 1/2.

Jeżeli poziom 1 ETCS lub poziom 2 ETCS są wdrażane na liniach wyposażonych w inne systemy sterowania, to należy ocenić stosowność tych przepisów, a w razie konieczności uzupełnić je przepisami niezharmonizowanymi. Dotyczy to także linii wyposażonych w oba poziomy ETCS 1 i 2.

Przepisy dotyczące użytkowania radiolączności głosowej GSM-R obowiązują na liniach wyposażonych w GSM-R niezależnie od używanego systemu sterowania. Z kolei przepisy dotyczące użytkowania ETCS obowiązują na liniach wyposażonych w ETCS niezależnie od używanego systemu łączności radiowej.

Stosowanie tych przepisów zależy również od rozwiązań inżynierskich przyjętych w ramach podsystemu przytorowego ERTMS. W tym kontekście stosowanie niektórych przepisów może nie być konieczne, jeżeli odpowiednie funkcje nie są wdrożone w urządzeniach przytorowych (np. jeżeli nie są przekazywane informacje o warunkach torowych lub jeżeli nie wdrożono procedury dotyczącej przejazdu kolejowego); jeżeli jednak dany przepis trzeba zastosować, stosowanie takiego przepisu zawsze musi przebiegać zgodnie z opisem zawartym w niniejszym dodatku.

W przypadku wszystkich działań z udziałem maszynisty zakłada się, że maszynista jest fizycznie obecny w kabinie maszynisty, chyba że maszynista musi sprawdzić techniczną awarię pociągu podczas postoju, uzyskać instrukcje od dyżurnego ruchu przekazywane przez telefon stacjonarny lub na żądanie dyżurnego ruchu lub zgodnie z przepisami niezharmonizowanymi.

W całym tekście niniejszego dodatku zakłada się, że wyposażenie pokładowe ETCS jest włączone, chyba że wskazano inaczej. Przyjmuje się, że pulpit w aktywnej kabinie maszynisty jest otwarty, chyba że wskazano inaczej.

Koniec zezwolenia na jazdę (EOA) może być oznaczony fizycznie za pomocą wskaźnika zatrzymania ETCS lub wskaźnika położenia ETCS. EOA może być również oznaczony za pomocą sygnału przytorowego lub innego wskaźnika ze znakiem zatrzymania. W określonych warunkach EOA może również znajdować się na czole pociągu.

#### 4. ODNIESIENIA, TERMINY I SKRÓTY

##### 4.1. (niestosowane)

##### 4.2. Terminy i skróty

Tabela 1

#### Terminy\*

Termin	Definicja
Potwierdzenie	Potwierdzenie wydawane przez maszynistę w odpowiedzi na żądanie wyposażenia pokładowego ETCS, że otrzymał informacje, które ma uwzględnić.
Obowiązujące ograniczenie prędkości (w trybie SR)	Najniższa prędkość dopuszczalna według: <ul style="list-style-type: none"> <li>— prędkości maksymalnej dla SR,</li> <li>— maksymalnej prędkości pociągu,</li> <li>— rozkładu jazdy/opisu trasy,</li> <li>— tymczasowych ograniczeń prędkości (przekazanych w sposób inny niż za pomocą instrukcji europejskiej nr 1, 2, 5, 6, 7 lub 8),</li> <li>— instrukcji europejskiej.</li> </ul>
Zezwolenie na jazdę pociągu ERTMS	Zezwolenie na ruch pociągu wydawane za pomocą: <ul style="list-style-type: none"> <li>— sygnału zezwalającego na sygnalizatorze przytorowym,</li> <li>— MA lub</li> <li>— instrukcji europejskiej: <ul style="list-style-type: none"> <li>— ruszyć po przygotowaniu pociągu do ruchu,</li> <li>— przejechać poza EOA lub</li> <li>— kontynuować jazdę po zatrzymaniu przez system w wyniku hamowania nagłego.</li> </ul> </li> </ul>

Przejście graniczne	Miejsce, w którym pociągi przejeżdżają z sieci kolei jednego państwa członkowskiego do sieci kolei drugiego państwa członkowskiego.
Wyrejestrowanie	Zakończenie tymczasowego związku między numerem telefonu a numerem kursowym pociągu. Czynność ta może być zapoczątkowana przez użytkownika radia GSM-R, przez systemy automatyczne lub przez zarządcę sieci. Wyrejestrowanie umożliwia ponowne wykorzystanie numeru kursowego wyrejestrowanego pociągu.
Interfejs maszynista/pojazd (DMI)	Urządzenie pociągu umożliwiające komunikację między wyposażeniem pokładowym ETCS a maszynistą.
Obszar cofania awaryjnego	Obszar, w którym dozwolone jest pchanie pociągu.
Rozkaz »Zatrzymać awaryjnie«	Rozkaz ETCS, aby hamować pociąg z maksymalną siłą hamowania do całkowitego zatrzymania.
Wskaźnik położenia ETCS	Zharmonizowany przytorowy wskaźnik ETCS określony w normie EN 16494/2015 (?) służący do identyfikacji potencjalnego EOA, np. końca odcinka blokowego.
Wyposażenie pokładowe ETCS	Część systemu ETCS zainstalowana na pojeździe kolejowym.
Wskaźnik zatrzymania ETCS	Zharmonizowany przytorowy wskaźnik ETCS określony w normie EN 16494/2015 służący do: <ul style="list-style-type: none"> <li>— identyfikacji potencjalnego EOA oraz</li> <li>— wskazania miejsca, w którym maszynista musi zatrzymać pociąg poruszający się bez MA.</li> </ul>
Kategoria eksploatacyjna pociągu w ETCS	Zbiór parametrów technicznych lub eksploatacyjnych pociągu, których dotyczy dany profil prędkości ETCS.
Numer funkcyjny (GSM-R)	Pełny numer używany w ramach systemu adresowania funkcyjnego do identyfikacji użytkownika końcowego lub systemu na podstawie jego funkcji lub roli, a nie konkretnego urządzenia radiowego lub przypisanego użytkownika. Numer funkcyjny można podzielić na dwie części: <ul style="list-style-type: none"> <li>— adresowanie funkcyjne (proces adresowania połączenia przy użyciu określonego numeru reprezentującego funkcję, jaką pełni użytkownik, a nie numeru identyfikującego urządzenie pokładowe GSM-R),</li> <li>— adresowanie zależne od położenia (proces adresowania danej funkcji – z reguły dyżurnego ruchu – na podstawie aktualnego położenia użytkownika – z reguły pociągu).</li> </ul>
Tryb GSM-R	Status urządzenia pokładowego GSM-R, które zapewnia funkcje do: <ul style="list-style-type: none"> <li>— ruchu pociągu,</li> <li>— lub ruchu składu manewrowego.</li> </ul>
Sieć GSM-R	Sieć radiowa zapewniająca funkcje GSM-R.
Wskaźnik sieci GSM-R	Zharmonizowany sygnał przytorowy GSM-R, zdefiniowany w normie EN 16494/2015, wskazujący sieć, jaką należy wybrać.
Urządzenie pokładowe GSM-R	Część systemu GSM-R zainstalowana na pojeździe kolejowym.
Prędkość maksymalna dla RV	Prędkość maksymalna z urządzeń przytorowych ETCS w trybie RV.

Prędkość maksymalna dla SR	Prędkość maksymalna z urządzeń przytorowych ETCS w trybie SR.
Zezwolenie na jazdę (MA)	Pozwolenie dla pociągu (składu manewrowego) na jazdę do określonego miejsca z nadzorowaną prędkością.
Obszar bez zatrzymywania	Obszar określony przez zarządcę infrastruktury, w którym zatrzymanie pociągu może nie być bezpieczne lub właściwe.
Prędkość maksymalna na potrzeby funkcji przejazdu poza miejsce końca zezwolenia na jazdę (EOA)	Maksymalna prędkość, przy której działa funkcja ręcznego unieważnienia EOA.
Prędkość dopuszczalna	Prędkość maksymalna, z jaką może odbywać się ruch pociągu bez ostrzeżenia lub włączenia hamulców przez ETCS.
Sygnał zezwalający	Rodzaj sygnалу, który zezwala maszyniście na przejechanie za sygnal.
Pchanie	Ruch pociągu, w którym maszynista nie znajduje się w kabinie prowadzącej pojazd prowadzącego.
Łączność radiowa	Wymiana informacji między wyposażeniem pokładowym ETCS a RBC/urządzeniem do radiowego przesyłania informacji uaktualniających (infill).
Centrum sterowania radiowego (RBC)	Scentralizowana jednostka przytorowa ETCS kontrolująca ruch pociągów ETCS na poziomie 2.
Dziura radiowa	Określony obszar, w którym nie można ustanowić niezawodnego kanału łączności radiowej.
Rejestracja	Tymczasowy związek między numerem telefonu a numerem kursowym pociągu.
Maksymalna prędkość dojazdowa	Maksymalna prędkość, z jaką pociąg może dojechać do końca swojego zezwolenia na jazdę (MA).
Cofnięcie MA	Cofnięcie poprzednio udzielonego zezwolenia na jazdę.
Opis trasy	Opis linii i związanych z nimi urządzeń przytorowych dla linii, na których będzie pracować maszynista, dotyczący prowadzenia pociągu.
Zabezpieczanie	Środki stosowane w celu uniemożliwienia niezamierzonego ruchu pojazdów kolejowych.
Jazda manewrowa	Sposób poruszania pojazdów bez danych o pociągu, kontrolowany przez rozkazy jazdy manewrowej.
Tandem	Przynajmniej dwa pojazdy trakcyjne sprzężone mechanicznie i pneumatycznie, ale nie elektrycznie w ramach tego samego pociągu, przy czym każdy wymaga własnego maszynisty.
Tymczasowe ograniczenie prędkości	Zmniejszenie prędkości na linii przez ograniczony czas.
Komunikat tekstowy	Informacja pisemna wyświetlana na interfejsie maszynista/pojazd.
Dane o pociągu	Informacje opisujące charakterystykę pociągu.
Przygotowujący pociąg	Personel odpowiedzialny za przygotowanie pociągu.
Tranzycja	Kontrolowana zmiana z jednego poziomu ETCS na inny.
Miejsce tranzycji	Punkt, w którym odbywa się tranzycja między poziomami ETCS.
Zatrzymanie przez system w wyniku hamowania nagłego	Nieodwołalne włączenie hamulców awaryjnych przez ETCS do całkowitego zatrzymania pociągu (składu manewrowego).

(<sup>2</sup>) EN 16494/2015 – Kolejnictwo – Wymagania dotyczące przytorowych sygnałów ERTMS.

Tabela 2

**Skróty\***

Skrót	
AD	Automatic Driving mode (tryb jazdy automatycznej)
ATO	Automated Train Operation (automatyczne prowadzenie pociągu)
BMM	Big Metal Mass (elementy metalowe o dużej masie)
BTM	Balise Transmission Module (moduł transmisyjny balisy)
DAS	Driver Advisory System (system wspomagający maszynistę)
DMI	Driver Machine Interface (interfejs maszynista/pojazd)
EOA	End Of Authority (koniec zezwolenia na jazdę)
ERTMS	European Rail Traffic Management System (europejski system zarządzania ruchem kolejowym)
ETCS	European Train Control System (europejski system bezpiecznej kontroli jazdy pociągu)
FS	Full Supervision mode (tryb pełnego nadzoru)
G	Goods train braking mode (tryb hamowania pociągu towarowego)
GSM-R	Global System for Mobile communication – Railway (globalny system kolejowej radiokomunikacji ruchomej)
IM	Infrastructure Manager (zarządca infrastruktury)
LS	Limited Supervision mode (tryb ograniczonego nadzoru)
MA	Movement Authority (zezwolenie na jazdę)
NL	Non-Leading mode (tryb podrzędny)
NTC	System National Train Control (krajowy system kontroli pociągu)
OS	On Sight mode (tryb jazda na widoczność)
P	Passenger train braking mode (tryb hamowania pociągu pasażerskiego)
RBC	Radio Block Centre (centrum sterowania radiowego)
REC	Radio Emergency Call (sygnał REC)
RU	Railway Undertaking (przedsiębiorstwo kolejowe)
RV	Reversing mode (tryb cofania)
SH	Shunting mode (tryb manewrowania)
SL	Sleeping mode (tryb uśpienia)
SN	National System (system krajowy)
SR	Staff Responsible mode (tryb odpowiedzialności personelu)
STM	Specific Transmission Module (specyficzny moduł transmisyjny)
TIMS	Train Integrity Monitoring System (system monitorowania ciągłości składu pociągu)
UN	Unfitted mode (tryb linii niewyposażonej)
VBC	Virtual Balise Cover (obszar balis wirtualnych)

\* Pełny wykaz terminów i skrótów ERTMS znajduje się w podzestawie 023 »Glosariusz terminów i skrótów« w dodatku A do rozporządzenia (UE) 2023/1695 (TSI CCS).

## 5. ZASADY

### 5.1. Zasady dotyczące ETCS

#### 5.1.1. Sygnalizacja w kabinie

Maszynista odczytuje informacje wyświetlane na DMI i reaguje w sposób wymagany przez przepisy niniejszego dodatku.

Maszynista może, w zależności od wdrożonych urządzeń przytorowych, być zobowiązany do uwzględnienia zharmonizowanych wskaźników określonych w normie EN 16494 2015 – Kolejnictwo – Wymagania dotyczące przytorowych sygnałów ERTMS, a także innych, niezharmonizowanych informacji przytorowych.

#### 5.1.2. Znajomość poziomu operacyjnego

Maszynista i dyżurny ruchu muszą zawsze postępować zgodnie z przepisami ETCS właściwymi dla danego poziomu operacyjnego ETCS.

W przypadku współwystępowania więcej niż jednego poziomu ETCS dyżurny ruchu sprawdza, na jakim poziomie ETCS funkcjonuje dany pociąg, zanim wyda instrukcję maszyniście.

#### 5.1.3. (niestosowane)

#### 5.1.4. (niestosowane)

#### 5.1.5. (niestosowane)

#### 5.1.6. Zezwolenie na rozpoczęcie jazdy w trybie SR

Dyżurny ruchu upoważnia maszynistę do rozpoczęcia jazdy w trybie SR za pośrednictwem instrukcji europejskiej nr 7, z wyjątkiem rozpoczęcia jazdy na poziomie 1/2 ETCS z sygnałami przytorowymi.

#### 5.1.7. Ograniczenia prędkości w trybie SR

Dyżurny ruchu przekazuje maszyniście pociągu poruszającego się w trybie SR wszelkie ograniczenia prędkości niższe niż prędkość maksymalna dla SR za pośrednictwem instrukcji europejskich nr 1, 2, 5, 6, 7 lub 8, chyba że maszynista jest informowany o takich ograniczeniach prędkości za pomocą specjalnego dokumentu/urządzenia komputerowego.

#### 5.1.8. Zezwolenie na przejechanie poza EOA

Dyżurny ruchu upoważnia maszynistę do przejechania poza EOA wyłącznie za pomocą instrukcji europejskiej nr 1 lub 7.

#### 5.1.9. Włączenie hamowania pociągu/składu manewrowego przez urządzenia BKJP

Po zatrzymaniu przez system w wyniku hamowania nagłego maszynista wznawia jazdę w tym samym kierunku albo w kierunku przeciwnym dopiero po otrzymaniu od dyżurnego ruchu zezwolenia w formie instrukcji europejskiej nr 2.

#### 5.1.10. Wskaźnik zatrzymania ETCS

Maszynista musi zatrzymać pociąg przy zbliżaniu się do wskaźnika zatrzymania ETCS:

- (i) wskazującego EOA aktualnego MA; lub
- (ii) w przypadku jazdy bez MA, chyba że otrzymał szczególne zezwolenie od dyżurnego ruchu w formie instrukcji europejskiej nr 1 lub 7.

#### 5.1.11. Wskaźnik położenia ETCS

Maszynista musi zatrzymać pociąg przy zbliżaniu się do wskaźnika położenia ETCS:

- (i) wskazującego EOA aktualnego MA; lub
- (ii) w przypadku jazdy bez MA, jeżeli otrzymał rozkaz od dyżurnego ruchu.

#### 5.2. (niestosowane)

## 6. REGUŁY EKSPLOATACJI ETCS

### 6.1. Uruchamianie wyposażenia pokładowego ETCS

Maszynista włącza wyposażenie pokładowe ETCS.

Poziomy: 0, 1, 2 NTC

#### 6.1.1. Wprowadzanie danych podczas początku jazdy

Na żądanie wyposażenia pokładowego ETCS maszynista wprowadza, wprowadza ponownie lub potwierdza dane identyfikacyjne maszynisty, numer rozkładowy pociągu, poziom ETCS, dane identyfikacyjne sieci radiowej i dane identyfikacyjne oraz numer telefonu RBC.

Gdy wyświetla się następujący komunikat tekstowy:

»Nie zarejestrowano w sieci radiowej«,

maszynista wprowadza dane identyfikacyjne sieci radiowej.

#### 6.1.2. Ręczna zmiana danych

W przypadku konieczności dokonania zmiany maszynista wprowadza/zmienia i zatwierdza:

- (i) numer rozkładowy pociągu,
- (ii) dane identyfikacyjne maszynisty podczas postoju lub podczas jazdy, jeżeli jest to dopuszczalne według wartości krajowej.
- (iii) poziom ETCS, dane identyfikacyjne sieci radiowej i dane identyfikacyjne oraz numer telefonu RBC.

### 6.2. Przygotowanie ruchu

Wyposażenie pokładowe ETCS jest włączone i działa.

Poziomy: 0, 1, 2 NTC

Na poziomie 2, jeżeli wystąpi odmowa pociągu, maszynista stosuje przepis »Reagowanie na sytuacje nieoczekiwane podczas przygotowania ruchu pociągu« (pkt 6.40.2).

#### 6.2.1. Pojazd trakcyjny musi poruszać się jako pociąg

Maszynista:

- (i) zastosować zasadę »Wprowadzanie danych o pociągu podczas przygotowywania pociągu« (pkt 6.4.1),
- (ii) wybiera »Start«.

W przypadku żądania potwierdzenia dla SR maszynista stosuje przepis »Pojazd trakcyjny musi poruszać się jako pociąg i konieczne jest potwierdzenie dla SR« (pkt 6.2.4).

W przypadku żądania potwierdzenia dla SH na poziomie ETCS 2 maszynista stosuje przepis »Reagowanie na sytuacje nieoczekiwane podczas przygotowania ruchu pociągu« (pkt 6.40.1).

#### 6.2.2. Pojazd trakcyjny ma poruszać się w trybie SH

Maszynista dokonuje przygotowań do jazdy manewrowej i stosuje przepis »Jazda manewrowa w trybie SH« (sekcja 6.3).

#### 6.2.3. Pojazd trakcyjny musi poruszać się w trybie NL

Maszynista pojazdu trakcyjnego nieprowadzącego dokonuje przygotowań do jazdy w tandemie i stosuje przepis »Wykonywanie jazdy w tandemie« (sekcja 6.32).

#### 6.2.4. Pojazd trakcyjny musi poruszać się jako pociąg i konieczne jest potwierdzenie dla SR

Poziom 1 bez sygnałów przytorowych, poziom 2 bez sygnałów przytorowych



Gdy wyświetla się następujący symbol z pulsującą ramką:



maszynista powiadamia dyżurnego ruchu o sytuacji, otrzymuje zezwolenie na rozpoczęcie jazdy w trybie SR w formie instrukcji europejskiej nr 7 i potwierdza.

Przed upoważnieniem maszynisty do rozpoczęcia ruchu w trybie SR dyżurny ruchu, zgodnie z przepisami niezharmonizowanymi:

- (i) sprawdza, czy dla trasy są spełnione wszystkie warunki;
- (ii) sprawdza wszystkie konieczne ograniczenia lub instrukcje i włącza je do instrukcji europejskiej nr 7;
- (iii) sprawdza tymczasowe ograniczenia prędkości, które mają być uwzględnione w instrukcji europejskiej nr 7.

Jeżeli pociąg znajduje się na wskaźniku zatrzymania ETCS.

Dyżurny ruchu upoważnia maszynistę do przejechania poza ten wskaźnik zatrzymania ETCS za pośrednictwem instrukcji europejskiej nr 7. Upoważnienie to jest ważne od tego wskaźnika zatrzymania ETCS do następnego. Jeżeli pozwolą na to warunki, dyżurny ruchu może upoważnić maszynistę do przejazdu poza ten drugi wskaźnik zatrzymania ETCS oraz do użycia tej samej instrukcji europejskiej nr 7. Upoważnienie jest następnie ważne aż do wskaźnika zatrzymania ETCS następującego po drugim wskaźniku w kierunku jazdy.

Maszynista:

- (i) otrzymuje od dyżurnego ruchu instrukcję europejską nr 7;
- (ii) sprawdza obowiązujące ograniczenie prędkości;
- (iii) stosuje, o ile nie otrzyma instrukcji, aby tego nie robić, funkcję unieważnienia dla każdego ze wskaźników zatrzymania ETCS, który ma zostać minięty i czeka na następujący symbol:



- (iv) uruchamia pociąg;
- (v) w czasie wyświetlania symbolu nie przekracza prędkości maksymalnej na potrzeby funkcji przejazdu poza miejsce końca zezwolenia na jazdę (EOA).

Jeżeli pociąg nie znajduje się na wskaźniku zatrzymania ETCS.

Dyżurny ruchu upoważnia maszynistę do rozpoczęcia jazdy za pośrednictwem instrukcji europejskiej nr 7. Jeżeli zezwolenie to jest ważne od aktualnego położenia pociągu do pierwszego wskaźnika zatrzymania ETCS w kierunku jazdy. Jeżeli pozwolą na to warunki, dyżurny ruchu może upoważnić maszynistę do przejazdu poza ten oraz następny wskaźnik zatrzymania ETCS za pośrednictwem tej samej instrukcji europejskiej nr 7. Upoważnienie to jest następnie ważne aż do wskaźnika zatrzymania ETCS następującego po ostatnim wskaźniku, którego dotyczy upoważnienie na podstawie instrukcji europejskiej nr 7.

Maszynista:

- (i) otrzymuje od dyżurnego ruchu instrukcję europejską nr 7;
- (ii) sprawdza obowiązujące ograniczenie prędkości;
- (iii) uruchamia pociąg;
- (iv) przy zbliżaniu się do wskaźnika zatrzymania ETCS i jeżeli zgodnie z instrukcją europejską nr 7 zezwala się na przejechanie za ten wskaźnik, stosuje funkcję unieważnienia i czeka na następujący symbol, chyba że zostanie wydana instrukcja, aby tego nie robić:



- (v) uruchamia pociąg lub kontynuuje jazdę;
- (vi) w czasie wyświetlania symbolu nie przekracza prędkości maksymalnej na potrzeby funkcji przejazdu poza miejsce końca zezwolenia na jazdę (EOA).

Istnieje możliwość zapewnienia więcej niż jednej instrukcji europejskiej w odniesieniu do równej liczby kolejnych mijanych wskaźników zatrzymania ETCS.

Jeżeli dyżurny ruchu jest w stanie ustalić, że tor jest wolny do końca zezwolenia, które ma zostać wydane, to może zwolnić maszynistę z jazdy na widoczność w trybie SR.

Poziom 1 z sygnałami przytorowymi, poziom 2 z sygnałami przytorowymi

Gdy wyświetla się następujący symbol z pulsującą ramką:



Maszynista stosuje przepis »Jazda w trybie SR« (pkt 6.14).

#### 6.2.5. Pojazd trakcyjny musi poruszać się w trybie SL

Maszynista/przygotowujący pociąg musi dopilnować, aby wszystkie pulpity maszynisty w każdym nieprowadzącym pojeździe trakcyjnym elektrycznie podłączonym do pojazdu prowadzącego i sterowanym zdalnie z pojazdu prowadzącego były zamknięte i pozostały zamknięte przez cały czas, w którym dany pojazd trakcyjny jest sterowany zdalnie z pojazdu prowadzącego.

#### 6.3. Jazda manewrowa w trybie SH

Tabor musi jechać w trybie SH.

Poziomy 1, 2

##### 6.3.1. Ręczne przejście w tryb SH

Maszynista wybiera »Jazdę manewrową« zgodnie z przepisami niezharmonizowanymi.

##### 6.3.2. Automatyczne wejście w tryb SH

Gdy wyświetla się następujący symbol z pulsującą ramką:



maszynista:

- (i) najpierw sprawdza, czy ma prawidłowe informacje dotyczące ruchu, który ma wykonać;
- (ii) następnie potwierdza.

##### 6.3.3. Jazda w trybie SH

Gdy wyświetla się następujący symbol:



maszynista stosuje przepisy niezharmonizowane.

##### 6.3.4. Utrzymanie trybu SH przy zmianie kabiny

Jeżeli procedura manewrowa wymaga użycia kilku kabin, maszynista może wybrać »Utrzymanie jazdy manewrowej« przed zamknięciem pulpitu maszynisty.

#### 6.3.5. Wyjście z trybu SH

Po zakończeniu całej jazdy manewrowej w trybie SH maszynista:

- (i) wybiera »Wyjście z jazdy manewrowej«,
- (ii) sprawdza, czy żadne pojazdy trakcyjne nie pozostały w trybie »Utrzymanie jazdy manewrowej«.

#### 6.3.6. Zezwolenie na SH nieudzielone

Poziom 2

Gdy wyświetla się jeden z następujących komunikatów tekstowych:

»Odmowa SH«

»Błąd żądania SH«

maszynista powiadamia dyżurnego ruchu o sytuacji.

Maszynista i dyżurny ruchu stosują przepisy niezharmonizowane.

#### 6.3.7. Przejżdżanie przez określoną granicę obszaru manewrowego

Jeżeli skład manewrowy musi przejechać przez określoną granicę obszaru manewrowego, maszynista i dyżurny ruchu stosują przepisy niezharmonizowane.

### 6.4. Wprowadzanie danych o pociągu

Trzeba wprowadzić lub zmienić dane o pociągu.

Poziomy: 0, 1, 2 NTC

#### 6.4.1. Wprowadzanie danych o pociągu podczas przygotowywania pociągu

Maszynista/przygotowujący pociąg wprowadza/zmienia i zatwierdza wszystkie następujące dane o pociągu, jeżeli dane te nie zostały wstępnie skonfigurowane w urządzeniu pokładowym lub otrzymane ze źródeł zewnętrznych ETCS:

- (i) kategoria eksploatacyjna pociągu w ETCS;
- (ii) długość pociągu;
- (iii) procent hamowania;
- (iv) maksymalna prędkość pociągu;
- (v) kategorię nacisku osi;
- (vi) informację o tym, czy pociąg jest wyposażony w szczelne połączenia międzywagonowe;
- (vii) skrajnia ładunkowa;
- (viii) dane dodatkowe dla dostępnych STM;
- (ix) dane szczegółowe dla ATO, na żądanie.

Przed potwierdzeniem danych o pociągu, które zostały wstępnie skonfigurowane w urządzeniu pokładowym lub otrzymane ze źródeł zewnętrznych ETCS i mogą być zmieniane przez maszynistę, przygotowujący pociąg sprawdza, czy dane o pociągu i skład pociągu są zgodne.

#### 6.4.2. Ręczna zmiana danych o pociągu

Po każdej zmianie składu pociągu i po problemie technicznym prowadzącym do zmiany danych o pociągu przygotowujący pociąg/maszynista:

- (i) określa nowe dane o pociągu;
- (ii) wprowadza nowe dane o pociągu;
- (iii) zatwierdza nowe dane o pociągu.

#### 6.4.3. Zmiana danych o pociągu przez źródła zewnętrzne ETCS

Gdy na DMI wyświetla się następujący komunikat tekstowy:

»Dane o pociągu zostały zmienione«

##### a) **Jeżeli zmiana danych o pociągu prowadzi do uruchomienia hamulca**

Maszynista podczas postoju:

- (i) potwierdza użycie hamulca;
- (ii) zmienia lub sprawdza dane o pociągu na żądanie systemu pokładowego;
- (iii) uwzględnia zmienione dane o pociągu.

Na poziomie 1 i na poziomie 2 ETCS, jeżeli nie otrzymano nowego MA, dyżurny ruchu upoważnia maszynistę do przejechania poza EOA (przepis »Zezwolenie na przejechanie poza EOA« pkt 6.39).

##### b) **We wszystkich pozostałych przypadkach**

Maszynista uwzględnia zmienione dane o pociągu.

#### 6.5. (niestosowane)

#### 6.6. (niestosowane)

#### 6.7. **Wjazd i poruszanie się na poziomie 0 ETCS**

##### 6.7.1. Komunikat

Pociąg zbliża się do obszaru na poziomie 0 ETCS.

Poziomy: 1, 2, NTC

Jeżeli na wyświetlaczu obwieszczana jest tranzycja na poziom 0 ETCS za pomocą następującego symbolu:



maszynista stosuje przepisy niezharmonizowane.

##### 6.7.2. Potwierdzenie

Gdy wyświetla się następujący symbol z pulsującą ramką:



maszynista potwierdza.

##### 6.7.3. Jazda pociągu

Pociąg porusza się w obszarze poziomu 0 ETCS.

Gdy wyświetla się następujący symbol:



maszynista stosuje przepisy niezharmonizowane.

## 6.8. Wjazd i poruszanie się na poziomie 1 ETCS

### 6.8.1. Komunikat

Pociąg zbliża się do obszaru na poziomie 1 ETCS.

Poziomy: 0, 2, NTC

Jeżeli na wyświetlaczu obwieszczana jest tranzycja na poziom 1 ETCS za pomocą następującego symbolu:



maszynista przygotowuje się do stosowania odpowiednich przepisów dla poziomu 1 ETCS.

### 6.8.2. (niestosowane)

### 6.8.3. Jazda pociągu

Pociąg porusza się w obszarze poziomu 1 ETCS.

Gdy wyświetla się następujący symbol:



maszynista stosuje odpowiednie przepisy zgodnie z poziomem 1 ETCS.

## 6.9. Wjazd i poruszanie się na poziomie 2 ETCS

### 6.9.1. Komunikat

Pociąg zbliża się do obszaru na poziomie 2 ETCS.

Poziomy: 0, 1, NTC

Jeżeli na wyświetlaczu obwieszczana jest tranzycja na poziom 2 ETCS za pomocą następującego symbolu:



maszynista przygotowuje się do stosowania odpowiednich przepisów dla poziomu 2 ETCS.

### 6.9.2. (niestosowane)

### 6.9.3. Jazda pociągu

Pociąg porusza się w obszarze poziomu 2 ETCS.

Gdy wyświetla się następujący symbol:



maszynista stosuje odpowiednie przepisy zgodnie z poziomem 2 ETCS.

Jeżeli na żądanie dyżurnego ruchu maszynista musi ręcznie potwierdzić ciągłość pociągu na DMI, wówczas może to zrobić wyłącznie podczas postoju i zgodnie z zasadami przedsiębiorstwa kolejowego.

#### 6.10. (niestosowane)

#### 6.11. **Wjazd i poruszanie się na poziomie NTC ETCS**

##### 6.11.1. *Komunikat*

Pociąg zbliża się do obszaru na poziomie NTC ETCS.

Poziomy 0, 1, 2

Jeżeli na wyświetlaczu obwieszczana jest tranzycja na poziom NTC ETCS za pomocą nazwy odpowiedniego NTC, na przykład:



maszynista stosuje przepisy niezharmonizowane.

Funkcjonują symbole właściwe dla poszczególnych NTC.

##### 6.11.2. *Potwierdzenie*

Gdy wyświetla się symbol z pulsującą ramką oznaczający odpowiedni NTC, na przykład:



maszynista potwierdza.

Funkcjonują symbole właściwe dla poszczególnych NTC.

##### 6.11.3. *Jazda pociągu*

Pociąg porusza się na obszarze poziomu NTC ETCS.

Gdy wyświetla się symbol oznaczający NTC, na który wjechał pociąg, na przykład:



maszynista stosuje przepisy niezharmonizowane.

Funkcjonują symbole właściwe dla poszczególnych NTC.

#### 6.12. **Jazda w trybie FS**

Poziomy 1, 2

Gdy wyświetla się następujący symbol:



maszynista

- (i) nie może przekroczyć prędkości dopuszczalnej;
- (ii) jeżeli informacje DAS są dostępne na pokładzie, może:
  - osiągnąć docelową zalecaną prędkość wyświetlaną na DMI,



- ustawić jazdę z wybiegu, jeżeli wyświetla się
- przestrzegać wskazanych punktów zatrzymania,
- zwrócić się o pozwolenie na przejechanie punktu zatrzymania, jeżeli otrzyma takie polecenie, a taka możliwość jest dostępna w DMI,
- obsługiwać drzwi w przypadku aktywacji odpowiednich wskazań DMI.

Na poziomie 1 ETCS z sygnałami przytorowymi maszynista może kontynuować bez nowego MA, kiedy sygnał przytorowy jest zezwalający.

Jeżeli dodatkowo wyświetla się następujący komunikat tekstowy:

»Wejście w tryb FS«,

maszynista nie przekracza ograniczeń prędkości mających zastosowanie do części pociągu, która nie jest objęta MA FS.

### 6.13. Jazda w trybie OS

Poziomy 1, 2

Gdy wyświetla się następujący symbol z pulsującą ramką:



maszynista:

- (i) potwierdza;
- (ii) rozpoczyna lub kontynuuje stosowanie reguły nr 9 określonej w dodatku B2.

Gdy wyświetla się następujący symbol:



maszynista:

- (i) stosuje regułę nr 9 określoną w dodatku B2, dopóki ten symbol jest wyświetlany;
- (ii) nie przekracza prędkości dopuszczalnej.

Jeżeli dodatkowo wyświetla się następujący komunikat tekstowy:

»Wejście w tryb OS«

maszynista nie przekracza ograniczeń prędkości mających zastosowanie do części pociągu, która nie jest objęta MA OS.

### 6.14. Jazda w trybie SR

Poziomy 1, 2

Gdy wyświetla się następujący symbol z pulsującą ramką:



maszynista:

- (i) najpierw otrzymuje zezwolenie na jazdę pociągu ERTMS;
- (ii) sprawdza obowiązujące ograniczenie prędkości;
- (iii) następnie potwierdza.

Gdy wyświetla się następujący symbol:



maszynista:

- (i) jedzie na widoczność, chyba że instrukcja europejska nr 1, 2 lub 7 zwalnia maszynistę z jazdy na widoczność w trybie SR;
- (ii) nie przekracza obowiązującego ograniczenia prędkości;
- (iii) na poziomie 1 ETCS bez sygnałów przytorowych i na poziomie 2 ETCS bez sygnałów przytorowych, podczas zbliżania się do kolejnego wskaźnika zatrzymania ETCS informuje dyżurnego ruchu o sytuacji i stosuje się do przepisu »Zezwolenie na przejechanie poza EOA« (pkt 6.39), chyba że już otrzymał zezwolenie na przejechanie poza ten wskaźnik zatrzymania ETCS w formie instrukcji europejskiej.

Istnieje możliwość zapewnienia więcej niż jednej instrukcji europejskiej w odniesieniu do równej liczby kolejnych mijanych wskaźników zatrzymania ETCS.

#### 6.15. Jazda w trybie LS

Poziomy 1, 2

Gdy wyświetla się następujący symbol z pulsującą ramką:



maszynista potwierdza zgodnie z przepisami niezharmonizowanymi.

Gdy wyświetla się następujący symbol:



maszynista stosuje przepisy niezharmonizowane.

#### 6.16. Jazda w trybie UN

Poziom 0

Gdy wyświetla się następujący symbol z pulsującą ramką:





maszynista potwierdza zgodnie z przepisami niezharmonizowanymi.

Gdy wyświetla się następujący symbol:



maszynista stosuje przepisy niezharmonizowane.

#### 6.17. Jazda w trybie SN

Poziom NTC

Gdy wyświetla się następujący symbol z pulsującą ramką:



maszynista potwierdza zgodnie z przepisami niezharmonizowanymi.

Gdy wyświetla się następujący symbol:



maszynista stosuje przepisy niezharmonizowane.

#### 6.18. Zbliżanie się do EOA z określoną maksymalną prędkością dojazdową

Poziomy 1, 2

Jeżeli pociąg zbliża się do EOA, a na DMI wyświetla się maksymalna prędkość dojazdowa, to maszynista jest upoważniony do:

- (i) zbliżania się do sygnału, wskaźnika zatrzymania ETCS, wskaźnika położenia ETCS lub koźła oporowego znajdującego się w bliskiej odległości za EOA wskazanym na DMI bez przekraczania maksymalnej prędkości dojazdowej,
- (ii) na poziomie 1 ETCS z sygnałami przytorowymi: do kontynuowania bez przekraczania maksymalnej prędkości dojazdowej, kiedy sygnał przytorowy jest zezwalający.

#### 6.19. Postępowanie w przypadku żądania potwierdzenia wolnego toru przed pojazdem

Pociąg stoi lub zbliża się do sygnału przytorowego lub do wskaźnika zatrzymania ETCS/wskaźnika położenia ETCS.

Poziom 2

Gdy wyświetla się następujący symbol:



maszynista może potwierdzić, że tor przed pociągiem jest wolny, jeżeli może stwierdzić, że odcinek toru od czoła pociągu do następnego sygnału przytorowego, wskaźnika zatrzymania ETCS lub wskaźnika położenia ETCS jest wolny.

**6.20. Przejeżdżanie odcinka z opuszczonym(-i) pantografem(-ami)**

Pociąg dojeżdża do odcinka linii, który przejeżdża się z opuszczonymi pantografami.

Poziomy 1, 2

Gdy wyświetla się następujący symbol:



lub w przypadku jazdy bez MA lub jeżeli ta funkcja nie jest obsługiwana przez urządzenia przytorowe, występuje następujący wskaźnik

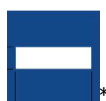


maszynista opuszcza pantograf(-y), uwzględniając ich pozycję.

Gdy wyświetla się następujący symbol:



lub w przypadku jazdy bez MA lub jeżeli ta funkcja nie jest obsługiwana przez urządzenia przytorowe, występuje następujący wskaźnik



maszynista utrzymuje pantografy w pozycji opuszczonej.

Gdy wyświetla się następujący symbol:



lub w przypadku jazdy bez MA lub jeżeli ta funkcja nie jest obsługiwana przez urządzenia przytorowe, występuje następujący wskaźnik



maszynista jest upoważniony do podniesienia pantografów, z uwzględnieniem ich położenia.

\* Należy stosować dokładne wymiary i układ wskaźników określone w normie EN 16494/2015.

**6.21. Zmiana systemu zasilania**

Pociąg dojeżdża do odcinka linii, na którym trzeba zmienić zasilanie.

Poziomy 1, 2

Gdy wyświetla się jeden z następujących symboli:

A black square with yellow text displaying "25" on the top line and "kV" on the bottom line.A black square with yellow text displaying "15" on the top line and "kV" on the bottom line.A black square with yellow text displaying "3000" on the top line and "V" on the bottom line.A black square with yellow text displaying "1500" on the top line and "V" on the bottom line.A black square with yellow text displaying "750" on the top line and "V" on the bottom line.

lub w przypadku jazdy bez MA lub jeżeli ta funkcja nie jest obsługiwana przez urządzenia przytorowe, występuje jeden z następujących wskaźników

A white square with a blue border and blue text displaying "25 kV" on the top line and "XXX" on the bottom line.A white square with a blue border and blue text displaying "15 kV" on the top line and "XXX" on the bottom line.A white square with a blue border and blue text displaying "3000 V" on the top line and "XXX" on the bottom line.A white square with a blue border and blue text displaying "1500 V" on the top line and "XXX" on the bottom line.A white square with a blue border and blue text displaying "750 V" on the top line and "XXX" on the bottom line.

maszynista odpowiednio zmienia zasilanie.

Gdy wyświetla się jeden z następujących symboli:

A black square with white text "25" on the top line and "kV" on the bottom line.A black square with white text "15" on the top line and "kV" on the bottom line.A black square with white text "3000" on the top line and "V" on the bottom line.A black square with white text "1500" on the top line and "V" on the bottom line.A black square with white text "750" on the top line and "V" on the bottom line.

lub w przypadku jazdy bez MA lub jeżeli ta funkcja nie jest obsługiwana przez urządzenia przytorowe, występuje jeden z następujących wskaźników

A blue square with white text "25 kV" on the top line and "XXX" on the bottom line.A blue square with white text "15 kV" on the top line and "XXX" on the bottom line.A blue square with white text "3000 V" on the top line and "XXX" on the bottom line.A blue square with white text "1500 V" on the top line and "XXX" on the bottom line.A blue square with white text "750 V" on the top line and "XXX" on the bottom line.

maszynista musi zapewnić odpowiednią zmianę zasilania.

Gdy wyświetla się następujący symbol:



lub w przypadku jazdy bez MA lub jeżeli ta funkcja nie jest obsługiwana przez urządzenia przytorowe, występuje następujący wskaźnik:



maszynista zostaje poinformowany, że zbliża się do linii bez systemu trakcyjnego.

Gdy wyświetla się następujący symbol:



lub w przypadku jazdy bez MA lub jeżeli ta funkcja nie jest obsługiwana przez urządzenia przytorowe, występuje następujący wskaźnik:



maszynista zostaje poinformowany, że dotarł do linii bez systemu trakcyjnego.

#### 6.22. Przejeżdżanie odcinka z głównym wyłącznikiem zasilania w pozycji wyłączenia

Pociąg dojeżdża do odcinka linii, na którym główny wyłącznik zasilania musi być w pozycji wyłączonej.  
Poziomy 1, 2

Gdy wyświetla się następujący symbol:



lub w przypadku jazdy bez MA lub jeżeli ta funkcja nie jest obsługiwana przez urządzenia przytorowe, występuje następujący wskaźnik



maszynista musi wyłączyć główny wyłącznik zasilania, biorąc pod uwagę położenie pantografów, lub, jeżeli zezwala na to zarządca infrastruktury, pozostawić główny wyłącznik zasilania w pozycji włączonej i powstrzymać się od uruchomienia napędu.

Gdy wyświetla się następujący symbol:



lub w przypadku jazdy bez MA lub jeżeli ta funkcja nie jest obsługiwana przez urządzenia przytorowe, występuje następujący wskaźnik



maszynista musi pozostawić główny wyłącznik zasilania w pozycji wyłączonej lub, jeżeli zezwala na to zarządca infrastruktury, nadal powstrzymać się od uruchomienia napędu.

Gdy wyświetla się następujący symbol:



lub w przypadku jazdy bez MA lub jeżeli ta funkcja nie jest obsługiwana przez urządzenia przytorowe, występuje następujący wskaźnik



maszynista jest upoważniony do włączenia głównego wyłącznika zasilania, z uwzględnieniem położenia pantografów i może ponownie uruchomić napęd.

\* Należy stosować dokładne wymiary i układ wskaźników określone w normie EN 16494:2015.

#### 6.23. Przejżdżanie przez obszar bez zatrzymywania

Pociąg zbliża się do obszaru bez zatrzymywania.  
Poziomy 1, 2

Gdy wyświetla się następujący symbol:



maszynista zostaje poinformowany, że zbliża się do obszaru, na którym musi unikać zatrzymywania się.

Gdy wyświetla się następujący symbol:



maszynista unika zatrzymywania się.

#### 6.24. Przejżdżanie odcinka z wyłączeniem hamulca magnetycznego

Pociąg dojeżdża do odcinka linii, na którym nie używa się hamulca magnetycznego.  
Poziomy 1, 2

Gdy wyświetla się następujący symbol:



maszynista zwalnia szynowy hamulec magnetyczny, jeżeli jest używany, z wyjątkiem sytuacji awaryjnych.

Gdy wyświetla się następujący symbol:



maszynista nie używa szynowego hamulca magnetycznego, z wyjątkiem sytuacji awaryjnych.

**6.25. Przejeżdżanie odcinka z wyłączeniem hamulca wiroprądowego**

Pociąg dojeżdża do odcinka linii, na którym nie używa się hamulca wiroprądowego.  
Poziomy 1, 2

Gdy wyświetla się następujący symbol:



maszynista zwalnia szynowy hamulec wiroprądowy, jeżeli jest używany, z wyjątkiem sytuacji awaryjnych.

Gdy wyświetla się następujący symbol:



maszynista nie używa szynowego hamulca wiroprądowego, z wyjątkiem sytuacji awaryjnych.

**6.26. Przejeżdżanie odcinka z wyłączeniem hamulca odzyskowego**

Pociąg dojeżdża do odcinka linii, na którym nie używa się hamulca odzyskowego.  
Poziomy 1, 2

Gdy wyświetla się następujący symbol:



maszynista zwalnia hamulec odzyskowy, jeżeli jest używany, z wyjątkiem sytuacji awaryjnych.

Gdy wyświetla się następujący symbol:



maszynista nie używa hamulca odzyskowego, z wyjątkiem sytuacji awaryjnych.

**6.27. Przejeżdżanie przez odcinek z hermetyzacją**

Pociąg dojeżdża do odcinka linii, na którym wloty klimatyzacji mają być zamknięte.  
Poziomy 1, 2

Gdy wyświetla się następujący symbol:



maszynista zamyka wloty klimatyzacji.

Gdy wyświetla się następujący symbol:



maszynista nie otwiera zamkniętych wlotów klimatyzacji.

Gdy wyświetla się następujący symbol:



maszynista może otworzyć wloty klimatyzacji.

#### 6.28. Uruchomienie dźwiękowego urządzenia ostrzegawczego

Poziomy 1, 2

Gdy wyświetla się następujący symbol:



lub w przypadku jazdy bez MA lub jeżeli ta funkcja nie jest obsługiwana przez urządzenia przytorowe, występuje następujący wskaźnik:



maszynista uruchamia dźwiękowe urządzenie ostrzegawcze, chyba że jest to niezgodne z przepisami niezharmonizowanymi.

#### 6.29. Zmiana współczynnika przyczepności

Pociąg znajduje się na odcinku linii, na którym może nastąpić zmiana współczynnika przyczepności.

Poziomy 1, 2

Jeżeli wartość krajowa umożliwia maszyniście wybór »Śliskie szyny«, maszynista może wybrać tę opcję, jeżeli warunki przyczepności są złe lub jeżeli otrzyma taką informację od dyżurnego ruchu. Jeżeli dyżurny ruchu nie poinformuje maszynisty o sytuacji przed wyborem »Śliskie szyny«, maszynista powiadamia o tym wyborze dyżurnego ruchu.

Jeżeli dyżurny ruchu zostaje poinformowany o złych warunkach przyczepności, aktywuje funkcję ograniczonej przyczepności ETCS, jeżeli jest to możliwe, a w przeciwnym razie wprowadza środki przewidziane przez zarządcę infrastruktury aż do przywrócenia warunków eksploatacji zwykłej.

Gdy wyświetla się następujący symbol:



maszynista stosuje wewnętrzne zasady przedsiębiorstwa kolejowego.



**6.30. Przejeżdżanie przez dziurę radiową**

Pociąg znajduje się na odcinku linii bez łączności radiowej.

Poziom 2

Gdy wyświetla się następujący symbol:



maszynista może kontynuować na podstawie ważnego zezwolenia na jazdę.

Jeżeli maszynista dojeżdża do końca zezwolenia na jazdę, a symbol nadal jest wyświetlony, maszynista powiadamia o sytuacji dyżurnego ruchu. Dyżurny ruchu i maszynista stosują przepis »Zezwolenie na przejechanie poza EOA« (pkt 6.39).

**6.31. (niestosowane)****6.32. Wykonywanie ruchu w tandemie**

Nieprowadzący pojazd trakcyjny jest sprzężony z prowadzącym pojazdem trakcyjnym (lub pociągiem, w którego skład wchodzi prowadzący pojazd trakcyjny).

Poziomy: 0, 1, 2 NTC

**6.32.1. Wejście w tryb NL**

Maszynista nieprowadzącego pojazdu trakcyjnego wybiera »Nieprowadzący«.

Gdy na DMI wyświetli się następujący symbol:



maszynista nieprowadzącego pojazdu trakcyjnego potwierdza maszynie prowadzącego pojazdu trakcyjnego, że nieprowadzący pojazd trakcyjny znajduje się w trybie NL.

**6.32.2. Wykonywanie ruchu w tandemie**

Obydwaj maszyniści stosują wewnętrzne zasady przedsiębiorstwa kolejowego.

**6.32.3. Wyjście z trybu NL**

Podczas postoju pociągu maszynista nieprowadzącego pojazdu trakcyjnego:

- (i) uruchamia hamulce;
- (ii) potwierdza maszynie prowadzącego pojazdu trakcyjnego, że nieprowadzący pojazd trakcyjny nie znajduje się już w trybie NL.

**6.33. Cofnięcie zezwolenia na jazdę pociągu ERTMS**

Dyżurny ruchu postanawia zmienić aktualną organizację ruchu.

Poziomy 1, 2

**6.33.1. Środki stosowane przed zmianą organizacji ruchu**

- a) Jeżeli możliwe jest uzgodnione skrócenie MA

W miarę możliwości na poziomie 2 ETCS dyżurny ruch wycofuje MA poprzez uzgodnione skrócenie MA.

b) We wszystkich pozostałych przypadkach

We wszystkich pozostałych przypadkach dyżurny ruchu stosuje przepisy niezharmonizowane, aby zatrzymać pociąg, jeżeli pociąg nie stoi już na postoju.

Po zatrzymaniu pociągu i przed zmianą organizacji ruchu dyżurny ruchu poleca maszyniście pozostać na postoju za pomocą instrukcji europejskiej nr 3 lub w inny sposób oraz w razie potrzeby usunąć wszelkie MA pozostające na pokładzie.

#### 6.33.2. Wznowienie jazdy pociągów

W celu wznowienia jazdy pociągów dyżurny ruchu:

- (i) wydaje zezwolenie na jazdę pociągu ERTMS;
- (ii) cofa instrukcję europejską nr 3, jeżeli została wydana.

#### 6.34. Postępowanie w przypadku sytuacji kryzysowej

Występuje sytuacja kryzysowa.

Poziomy 1, 2

##### 6.34.1. Zabezpieczenie pociągów

Jeżeli członek personelu wykryje sytuację kryzysową, wówczas stosuje regulę nr 14 określoną w dodatku B2.

Aby zatrzymać pociągi na poziomie 2 ETCS, dyżurny ruchu może wykorzystać rozkaz »Zatrzymać awaryjnie«; rozkaz ten nie zostanie cofnięty, dopóki wznowienie jazdy takich pociągów nie będzie bezpieczne.

Dyżurny ruchu może zastosować instrukcję europejską nr 3, aby w razie potrzeby zatrzymany pociąg pozostał na postoju.

Gdy wyświetla się następujący komunikat tekstowy:

»Zatrzymanie awaryjne«

i pociąg zostaje zatrzymany przez system w wyniku hamowania nagłego, maszynista stosuje przepis »Reagowanie na zatrzymanie przez system w wyniku hamowania nagłego« (pkt 6.41).

##### 6.34.2. Wznowienie jazdy pociągów

Dyżurny ruchu:

- (i) decyduje, kiedy możliwe jest wydanie zezwolenia na jazdę;
- (ii) decyduje, czy konieczne są instrukcje lub ograniczenia związane z jazdą pociągu;
- (iii) cofa rozkaz »Zatrzymać awaryjnie«, jeżeli został wydany;
- (iv) cofa instrukcję europejską nr 3, jeżeli została wydana;
- (v) upoważnia maszynistów do wznowienia ruchu.

W celu wznowienia jazdy pociągów, które nie zostały zatrzymane przez system w wyniku hamowania nagłego, oraz jeżeli konieczne są instrukcje lub ograniczenia, dyżurny ruchu wydaje instrukcje europejskie. Na poziomie 1 ETCS z sygnałami przytorowymi maszynista jedzie na widoczność do następnego sygnału przytorowego.

W celu wznowienia jazdy pociągów, które zostały zatrzymane przez system w wyniku hamowania nagłego, dyżurny ruchu i maszynista stosują przepis »Reagowanie na zatrzymanie przez system w wyniku hamowania nagłego« (pkt 6.41.2).

##### 6.34.3. Zabezpieczenie i wznowienie ruchu w jeździe manewrowej

Dyżurny ruchu i maszynista stosują przepisy niezharmonizowane.

#### 6.35. Zatrzymanie w bezpiecznym obszarze

Maszynista musi zatrzymać pociąg w bezpiecznym obszarze.

Poziomy 1, 2

Maszynista przegląda na wyświetlaczu informacje na temat bezpiecznych obszarów, w których można zatrzymać pociąg.

Gdy wyświetla się następujący symbol:



lub w przypadku jazdy bez MA lub jeżeli ta funkcja nie jest obsługiwana przez urządzenia przytorowe, występuje następujący wskaźnik:



i maszynista postanowi zatrzymać pociąg we wskazanym bezpiecznym obszarze, musi wziąć pod uwagę pozostałą odległość podawaną przez DMI lub odległość do wskaźnika oznaczającego początek bezpiecznego obszaru.

Gdy wyświetla się następujący symbol:



lub w przypadku jazdy bez MA lub jeżeli ta funkcja nie jest obsługiwana przez urządzenia przytorowe, występuje następujący wskaźnik:



i maszynista postanowi zatrzymać pociąg we wskazanym bezpiecznym obszarze, zatrzymuje pociąg, uwzględniając jego długość.

W przypadku wystąpienia następującego wskaźnika:



maszynista zostaje powiadomiony, że dojechał do końca bezpiecznego obszaru.

### 6.36. Pchanie w trybie RV

Pociąg musi się poruszać do tyłu w obszarze cofania awaryjnego.

Poziomy 1, 2

#### 6.36.1. Przygotowanie ruchu w trybie RV

Gdy pociąg jest na postoju i wyświetla się następujący symbol:



maszynista inicjuje tranzycję na tryb RV i w miarę możliwości powiadamia dyżurnego ruchu i uwzględnia ewentualne dalsze instrukcje.

#### 6.36.2. Jazda w trybie RV

Gdy wyświetla się następujący symbol z pulsującą ramką:



maszynista:

- (i) potwierdza;
- (ii) pcha pociąg zgodnie z wszelkimi instrukcjami wydawanymi przez dyżurnego ruchu, gdy tylko na wyświetlaczu pojawi się symbol:



- (iii) nie przekracza prędkości maksymalnej dla RV;
- (iv) nie przekracza dozwolonej odległości, jaką może przejechać.

#### 6.36.3. Przekroczenie dozwolonej odległości w trybie RV

Gdy wyświetla się następujący komunikat tekstowy w pulsującej ramce:

»Przekroczenie odległości RV«,

maszynista:

- (i) przedstawia meldunek dyżurnemu ruchowi,
- (ii) potwierdza na postoju, czy nie zwiększono dozwolonej odległości w trybie RV,
- (iii) zwalnia hamulec.

#### 6.36.4. Wyjście z trybu RV

Po zakończeniu pchania pociągu i niezwłocznie po zatrzymaniu się na postój maszynista przedstawia meldunek dyżurnemu ruchowi. Jeżeli nie jest wymagany dodatkowy ruch w trybie RV, maszynista zamyka pulpit w celu wyjścia z trybu RV.

#### 6.37. Reagowanie na ruch niezamierzony

Po zatrzymaniu wystąpił niezamierzony ruch pociągu/składu manewrowego i uruchomienie hamulca przez wyposażenie pokładowe ETCS.

Poziomy 1, 2

Gdy wyświetla się następujący komunikat tekstowy:

»Ruch niezamierzony«,

maszynista zabezpiecza pociąg/skład manewrowy zgodnie z wewnętrznymi zasadami przedsiębiorstwa kolejowego i potwierdza użycie hamulca.

#### 6.38. Postępowanie w przypadku nieodpowiedniości trasy wykrytej przez system pokładowy

Poziomy 1, 2

Gdy wyświetla się którykolwiek z następujących komunikatów:

- »Nieodpowiednia trasa – skrajnia ładunkowa«,
- »Nieodpowiednia trasa – system trakcyjny«,
- »Nieodpowiednia trasa – kategoria nacisku osi«,

następuje wykrycie nieodpowiedniości trasy.

Maszynista zatrzymuje pociąg za pomocą hamulca roboczego.

Maszynista powiadamia o tym dyżurnego ruchu i postępuje zgodnie z wszelkimi otrzymanymi instrukcjami.

#### 6.39. Zezwolenie na przejechanie poza EOA

Niezbędne jest udzielenie maszyniście zezwolenia na przejechanie poza EOA.

Poziomy 1, 2

Przed wydaniem maszyniście zezwolenia na przejechanie poza EOA w postaci instrukcji europejskiej nr 1 dyżurny ruchu, zgodnie z przepisami niezharmonizowanymi:

- (i) sprawdza, czy dla trasy są spełnione wszystkie warunki;
- (ii) sprawdza wszystkie konieczne ograniczenia lub instrukcje i włącza je do instrukcji europejskiej nr 1;
- (iii) sprawdza tymczasowe ograniczenia prędkości, które mają być uwzględnione w instrukcji europejskiej nr 1.

Jeżeli dyżurny ruchu jest w stanie ustalić, że tor jest wolny do końca zezwolenia, które ma zostać wydane, to może zwolnić maszynistę z jazdy na widoczność w trybie SR.

Istnieje możliwość zapewnienia więcej niż jednej instrukcji europejskiej w odniesieniu do równej liczby kolejnych mijających wskaźników zatrzymania ETCS.

W celu przejechania poza EOA maszynista:

- (iv) otrzymuje od dyżurnego ruchu instrukcję europejską nr 1 dla danego EOA;
- (v) sprawdza obowiązujące ograniczenie prędkości;
- (vi) stosuje funkcję unieważnienia; oraz
- (vii) gdy wyświetla się następujący symbol:



uruchamia pociąg lub kontynuuje jazdę,

w czasie wyświetlania symbolu nie przekracza prędkości maksymalnej na potrzeby funkcji przejazdu poza miejsce końca zezwolenia na jazdę (EOA).

#### 6.40. Reagowanie na sytuacje nieoczekiwane podczas przygotowania ruchu pociągu

Poziom 2

##### 6.40.1. Pojazd trakcyjny musi poruszać się jako pociąg, ale konieczne jest potwierdzenie dla SH

Gdy wyświetla się następujący symbol z pulsującą ramką:



maszynista powiadamia dyżurnego ruchu o sytuacji, a następnie potwierdza i postępuje zgodnie z instrukcjami otrzymanymi od dyżurnego ruchu.

##### 6.40.2. Pociąg został odrzucony

Gdy na DMI wyświetla się następujący komunikat tekstowy:

»Pociąg został odrzucony«

maszynista powiadamia dyżurnego ruchu o sytuacji. Maszynista i dyżurny ruchu stosują przepisy niezharmonizowane.

**6.41. Reagowanie na zatrzymanie przez system w wyniku hamowania nagłego**

Pociąg/skład manewrowy został zahamowany przez system w wyniku hamowania nagłego.  
Poziomy 1, 2

**6.41.1. Środki bezpośrednie**

Gdy wyświetla się następujący symbol:



maszynista przyjmuje, że ma do czynienia z sytuacją potencjalnie niebezpieczną, i podejmuje wszelkie konieczne działania mające na celu ograniczenie jej skutków. Może to obejmować cofanie pociągu/składu manewrowego.

Gdy wyświetla się następujący symbol z pulsującą ramką:



maszynista potwierdza i uruchamia hamulce.

**a) W przypadku, gdy konieczne jest natychmiastowe cofanie w sytuacji kryzysowej**

Gdy maszynista decyduje się na cofanie pociągu/składu manewrowego lub otrzyma takie polecenie od dyżurnego ruchu z powodu wystąpienia sytuacji kryzysowej

oraz

gdy wyświetla się następujący symbol:



maszynista cofa pociąg/skład manewrowy zgodnie z wszelkimi instrukcjami otrzymanymi od dyżurnego ruchu.

Natychmiast po całkowitym zatrzymaniu pociągu/składu manewrowego maszynista powiadamia dyżurnego ruchu o sytuacji.

**b) We wszystkich pozostałych przypadkach**

Gdy wyświetla się następujący symbol:



maszynista powiadamia dyżurnego ruchu o sytuacji i postępuje zgodnie z wszelkimi otrzymanymi instrukcjami.

**6.41.2. Aby kontynuować jazdę****a) W kierunku początkowym**

Przed wydaniem maszyniście zezwolenia na kontynuowanie jazdy po zatrzymaniu przez system w wyniku hamowania nagłego w postaci instrukcji europejskiej nr 2 dyżurny ruchu, zgodnie z przepisami niezharmonizowanymi:

(i) sprawdza, czy dla trasy są spełnione wszystkie warunki;

- (ii) sprawdza wszystkie konieczne ograniczenia lub instrukcje i włącza je do instrukcji europejskiej nr 2;
- (iii) sprawdza tymczasowe ograniczenia prędkości, które mają być uwzględnione w instrukcji europejskiej nr 2.

Jeżeli dyżurny ruchu jest w stanie ustalić, że tor jest wolny do końca zezwolenia na jazdę, które ma zostać wydane, to może zwolnić maszynistę z jazdy na widoczność w trybie SR.

W celu kontynuowania jazdy maszynista:

- (i) otrzymuje instrukcję europejską nr 2 ze wszystkimi dodatkowymi instrukcjami wydanymi przez dyżurnego ruchu;
- (ii) zgodnie z zadaniem do wykonania wybiera »Start« lub »Jazdę manewrową« i wykonuje instrukcje wydane w instrukcji europejskiej nr 2;
- (iii) wznawia jazdę pociągu/jazdę manewrową.

Jeżeli na poziomie 2 ETCS na dowolnym etapie procedury wyświetla się następujący komunikat tekstowy:

»Błąd komunikacji«,

maszynista powiadamia dyżurnego ruchu o sytuacji. Dyżurny ruchu i maszynista stosują przepis »Zezwolenie na przejechanie poza EOA« (pkt 6.39). W tym przypadku dyżurny ruchu zamiast instrukcji europejskiej nr 2 wydaje instrukcję europejską nr 1.

#### b) **W kierunku przeciwnym**

Dyżurny ruchu poleca maszyniście pozostanie na postoju i przeprowadzenie procedury zakończenia podróży za pomocą instrukcji europejskiej nr 3, a następnie wznowienia jazdy w przeciwnym kierunku za pomocą instrukcji europejskiej nr 7.

Maszynista przeprowadza procedurę zakończenia podróży, a następnie stosuje przepis »Uruchamianie wyposażenia pokładowego ETCS« (pkt 6.1) i przepis »Przygotowanie ruchu« (pkt 6.2). Jeżeli maszynista nie znajduje się w kabinie prowadzącej, stosuje się do wewnętrznych zasad przedsiębiorstwa kolejowego, aby zapewnić bezpieczną jazdę.

#### 6.41.3. *Nie jest wymagany ruch po zatrzymaniu przez system w wyniku hamowania nagłego*

Jeżeli nie jest wymagany ruch pociągu/składu manewrowego po zatrzymaniu przez system w wyniku hamowania nagłego, dyżurny ruchu poleca maszyniście pozostanie na postoju i przeprowadzenie procedury zakończenia podróży za pomocą instrukcji europejskiej nr 3.

#### 6.41.4. *Zatrzymanie przez system w wyniku hamowania nagłego podczas przejeżdżania przez określoną granicę obszaru manewrowego*

Poziomy 1, 2

Jeżeli skład manewrowy zostanie zatrzymany przez system w wyniku hamowania nagłego podczas przejeżdżania przez określoną granicę obszaru manewrowego, maszynista i dyżurny ruchu stosują przepisy niezharmonizowane.

#### 6.42. **Postępowanie w przypadku awarii urządzeń przytorowych ETCS**

Wyposażenie pokładowe otrzymuje informację o awarii urządzenia przytorowego ETCS.

Poziomy 1, 2

Gdy wyświetla się następujący komunikat tekstowy:

»Awaria urządzenia przytorowego«,

maszynista powiadamia dyżurnego ruchu o sytuacji.

#### 6.43. **Postępowanie w przypadku niezgodności między urządzeniem przytorowym ETCS a wyposażeniem pokładowym ETCS**

System wykrywa niezgodność między urządzeniem przytorowym ETCS a wyposażeniem pokładowym ETCS i następuje zatrzymanie pociągu przez system w wyniku hamowania nagłego.

Poziomy 1, 2

Gdy wyświetla się następujący komunikat tekstowy:

»Niezgodne urządzenie przytorowe«,

pociąg nie może kontynuować jazdy w ETCS.

Maszynista stosuje przepis »Reagowanie na zatrzymanie przez system w wyniku hamowania nagłego« (pkt 6.41).

#### 6.44. **Postępowanie w przypadku niezabezpieczonych przejazdów kolejowych**

Pociąg zbliża się do niezabezpieczonego przejazdu kolejowego.

Poziomy 1, 2

##### 6.44.1. *Jeśli aktualnym trybem jest FS, OS lub LS*

Gdy wyświetla się następujący symbol:



maszynista stosuje regułę nr 7 określoną w dodatku B2.

##### 6.44.2. *Jeśli aktualnym trybem jest SR*

Gdy wyświetla się następujący komunikat tekstowy:

»Niezabezpieczony przejazd kolejowy«,

maszynista stosuje regułę nr 7 określoną w dodatku B2.

#### 6.45. **Postępowanie w przypadku błędu odczytu balisy**

Występuje błąd odczytu balisy i uruchomienie hamulców przez wyposażenie pokładowe ETCS (pociąg nie jest hamowany przez urządzenia BKJP).

Poziomy 1, 2

Gdy wyświetla się następujący komunikat tekstowy:

»Błąd odczytu balisy«,

i nie następuje włączenie hamowania przez urządzenia BKJP, maszynista powiadamia dyżurnego ruchu o sytuacji.

Jeżeli nie otrzymano nowego MA, po zatrzymaniu pociągu dyżurny ruchu upoważnia maszynistę do przejechania poza EOA, stosując przepis »Zezwolenie na przejechanie poza EOA« (pkt 6.39).

Jeżeli sytuacja się powtarza, maszynista i dyżurny ruchu stosują przepisy niezharmonizowane.

#### 6.46. **Postępowanie w przypadku tranzyjacji między poziomami**

Dochodzi do tranzyjacji, ale urządzenie pokładowe nie otrzymuje MA ważnego poza miejscem tranzyjacji lub nie dochodzi do tranzyjacji przy przejeżdżaniu przez miejsce tranzyjacji.

Poziomy 1, 2



Miejsce tranzycji między poziomami ETCS może być oznaczone za pomocą następującego wskaźnika:



\* Należy stosować dokładne wymiary i układ wskaźnika określone w normie EN 16494/2015.

6.46.1. *Jeżeli hamowanie pociągu zostało włączone przez urządzenia BKJP*

Maszynista i dyżurny ruchu stosują przepis »Reagowanie na zatrzymanie przez system w wyniku hamowania nagłego« (pkt 6.41).

Po wybraniu »Start« maszynista:

- (i) sprawdza prawidłowy poziom ETCS, jaki należy wybrać;
- (ii) zmienia poziom ETCS (przepis »Ręczna zmiana danych« (pkt 6.1.2));

i następnie wznawia jazdę pociągu.

Jeżeli poziom ETCS do wybrania jest niedostępny z pokładu, maszynista i dyżurny ruchu stosują regułę nr 15 określoną w dodatku B2.

6.46.2. *Jeśli aktualnym trybem jest SR*

Maszynista:

- (i) zatrzymuje pociąg;
- (ii) stosuje następujący przepis »We wszystkich pozostałych przypadkach« (pkt 6.46.3).

6.46.3. *We wszystkich pozostałych przypadkach*

Maszynista:

- (i) powiadamia dyżurnego ruchu o sytuacji;
- (ii) podczas postoju sprawdza prawidłowy poziom ETCS, jaki ma być wybrany;
- (iii) zmienia poziom ETCS (przepis »Ręczna zmiana danych« (pkt 6.1.2)),

i następnie wznawia jazdę pociągu.

Jeżeli poziom ETCS do wybrania jest niedostępny z pokładu, maszynista i dyżurny ruchu stosują regułę nr 15 określoną w dodatku B2.

6.47. **Postępowanie w przypadku braku informacji RBC**

Nie są otrzymywane informacje RBC w obszarze, który nie został określony jako dziura radiowa, i następuje uruchomienie hamulców przez wyposażenie pokładowe ETCS (pociąg nie jest zatrzymany przez system w wyniku hamowania nagłego).

Poziom 2

Gdy wyświetla się następujący komunikat tekstowy:

»Błąd komunikacji«,

maszynista powiadamia dyżurnego ruchu o sytuacji po zatrzymaniu.

Jeżeli nie otrzymano nowego MA, po zatrzymaniu pociągu dyżurny ruchu upoważnia maszynistę do przejechania poza EOA, stosując przepis »Zezwolenie na przejechanie poza EOA« (pkt 6.39).

6.48. **Postępowanie w przypadku braku łączności radiowej**

Występuje brak łączności radiowej ETCS.

Poziomy: 0, 1, 2 NTC

Gdy wyświetla się następujący symbol:



maszynista sprawdza poziom ETCS, dane identyfikacyjne sieci radiowej, dane identyfikacyjne i numer telefonu RBC i w razie potrzeby dokonuje ich korekty (przepis »Ręczna zmiana danych« (pkt 6.1.2)).

Jeżeli nadal nie można ustanowić łączności radiowej z RBC, maszynista powiadamia dyżurnego ruchu o sytuacji.

- a) **Jeżeli ruch jest przygotowywany na poziomie 2 ETCS, a pojazd trakcyjny musi poruszać się w trybie SH**

Maszynista i dyżurny ruchu stosują przepisy niezharmonizowane.

- b) **Jeżeli jest to poziom 2 ETCS i przygotowywany jest ruch w tandemie**

Maszynista nieprowadzącego pojazdu trakcyjnego powiadamia maszynistę pojazdu trakcyjnego prowadzącego o braku łączności radiowej. Obydwaj maszyniści stosują wewnętrzne zasady przedsiębiorstwa kolejowego.

- c) **We wszystkich pozostałych przypadkach**

Dyżurny ruchu upoważnia maszynistę do przejechania poza EOA, stosując przepis »Zezwolenie na przejechanie poza EOA« (pkt 6.39).

#### 6.49. Postępowanie w przypadku błędu autotestu

Poziomy: 0, 1, 2 NTC

Jeżeli maszyniście pokazuje się informacja o awarii urządzenia ETCS, maszynista wyłącza i ponownie włącza wyposażenie pokładowe ETCS w celu rozpoczęcia nowego autotestu. Jeżeli znów wyświetla się ta sama informacja, maszynista podejmuje próbę rozwiązania problemu z wykorzystaniem odpowiednich informacji technicznych. Jeżeli próba ta nie powiedzie się lub jest niemożliwa, maszynista powiadamia dyżurnego ruchu o sytuacji.

Maszynista wnosi o zmianę pojazdu trakcyjnego.

Jeżeli konieczny jest ruch pojazdu trakcyjnego, maszynista i dyżurny ruchu stosują regulę nr 15 określoną w dodatku B2.

#### 6.50. Postępowanie w przypadku awarii pokładowego wyposażenia radiowego

Poziomy: 0, 1, 2 NTC

W przypadku wykrycia awarii pokładowego wyposażenia radiowego maszynista powiadamia dyżurnego ruchu o sytuacji.

##### 6.50.1. Podczas przygotowywania pojazdu trakcyjnego

Poziom 2

Maszynista wnosi o zmianę pojazdu trakcyjnego.

Jeżeli konieczny jest ruch pojazdu trakcyjnego, maszynista powiadamia o tym dyżurnego ruchu, postępuje zgodnie z zasadami przedsiębiorstwa kolejowego i wszelkimi instrukcjami otrzymanymi od dyżurnego ruchu.

Jeżeli nie jest konieczny ruch pojazdu trakcyjnego, maszynista wyłącza wyposażenie pokładowe ETCS.

**6.50.2. Podczas jazdy**

Poziomy: 1 z odbiorem informacji uaktualniających przez radio, 2

Maszynista i dyżurnych ruchu stosują regułę nr 15 określoną w dodatku B2.

**6.51. Postępowanie w przypadku awarii DMI**

DMI ulega awarii.  
Poziomy: 0, 1, 2 NTC

Jeżeli DMI ulega awarii, maszynista i dyżurny ruchu stosują regułę nr 15 określoną w dodatku B2, chyba że na pulpicie dostępny jest inny DMI.

**6.52. Postępowanie w przypadku awarii systemu**

Poziomy: 0, 1, 2 NTC

Gdy wyświetla się następujący symbol:



maszynista podejmuje próbę rozwiązania problemu z wykorzystaniem odpowiednich informacji technicznych.

Jeżeli próba ta nie powiedzie się lub jest niemożliwa do wykonania, maszynista i dyżurny ruchu stosują regułę nr 15 określoną w dodatku B2.

**6.53. Postępowanie w przypadku awarii NTC**

Poziomy: 0, 1, 2 NTC

Gdy wyświetla się następujący komunikat tekstowy:

»awaria [nazwa NTC]«,

maszynista potwierdza i stosuje przepisy niezharmonizowane.

**6.54. Postępowanie w przypadku VBC**

Poziomy: 0, 1, 2 NTC

Maszynista i dyżurny ruchu stosują przepisy niezharmonizowane.

**6.55. Jazda w trybie AD**

Maszynista włącza wyposażenie pokładowe ATO.  
Poziomy 1, 2

### 6.55.1. Uruchomienie ATO

Gdy wyświetla się następujący symbol, maszynista może wybrać i tym samym uruchomić automatyczne prowadzenie pociągu:



W przypadku uruchomienia ATO wyświetla się następujący symbol:





Jazda w trybie ATO


Gdy wyświetla się następujący symbol:



maszynista:

- (i) aktywuje »Pomiń punkt zatrzymania«, jeżeli wymaga tego rozkład jazdy lub jeżeli otrzymał takie polecenie;
- (ii) po zatrzymaniu pociągu w operacyjnym punkcie zatrzymywania może za pomocą sterowania ręcznego spowodować przesunięcie pociągu na prawidłową pozycję do przodu (gdy wyświetla się symbol ) po powia-

domieniu o tym pasażerów lub do tyłu (gdy wyświetla się symbol , jeżeli dostał zezwolenie od dyżur-

nego ruchu i po powiadomieniu o tym pasażerów) do czasu wyświetlenia symbolu ;

- (iii) otwierać/zamykać drzwi według wskazań na DMI.

### 6.55.2. Wyłączenie ATO

Maszynista może dezaktywować ATO poprzez:



- (i) wybór przycisku odpowiadającego temu znakowi;
- (ii) uruchomienie hamulców;
- (iii) wyłączenie ATO;
- (iv) wybór unieważnienia.

Po wyłączeniu ATO maszynista obserwuje znak wyświetlający bieżący tryb ETCS i postępuje według przepisu dotyczącego wprowadzonego trybu.

### 6.56. Postępowanie w przypadku awarii TIMS

Poziom 2 w przypadku konieczności potwierdzenia ciągłości pociągu

Gdy przygotowujący pociąg/maszynista pociągu, który według rozkładu jazdy ma poruszać się lub porusza się po obszarze na poziomie 2 ETCS, na którym wymagane jest potwierdzenie ciągłości pociągu, dowie się o awarii TIMS, wówczas musi zastosować regułę nr 15 określoną w dodatku B2.

**6.57. Postępowanie w przypadku awarii drogomierza**

Poziomy 1, 2

Gdy wyświetla się następujący komunikat tekstowy:

»Awaria drogomierza«,

maszynista stosuje regulę nr 15 określoną w dodatku B2.

**7. PRZEPISY DOTYCZĄCE UŻYTKOWANIA GŁOSOWEJ ŁĄCZNOŚCI RADIOWEJ GSM-R****7.1. Wybór trybu GSM-R**

Maszynista musi zmienić tryb GSM-R.

Jeżeli wyświetlany tryb GSM-R nie odpowiada zadaniu do wykonania (pociąg lub jazda manewrowa), maszynista wybiera właściwy tryb.

**7.2. Wprowadzanie numeru funkcyjnego**

Przygotowujący pociąg/maszynista dokonuje rejestracji.

Przygotowujący pociąg/maszynista wprowadza numer funkcyjny:

- (i) jak najwcześniej przed pierwszym odjazdem;
- (ii) za każdym razem, gdy dochodzi do zmiany numeru funkcyjnego.

**7.3. Wybór sieci GSM-R na PRZEJŚCIU GRANICZNYM**

Pociąg zbliża się do przejścia granicznego.

**7.3.1. Wyłączenie automatycznego wyboru sieci**

W momencie zbliżania się do odcinka w pobliżu granic sieci maszynista wyłącza funkcję (pokładową) automatycznego wyboru sieci w radiotelefonie kabinowym, jeżeli jest włączona, gdy ma to uczynić zgodnie z opisem trasy.

**7.3.2. Wybór innej sieci GSM-R**

Jeżeli zgodnie z opisem trasy lub wskaźnikiem sieci GSM-R



maszynista otrzymuje polecenie wyboru innej sieci GSM-R, musi wybrać wskazaną sieć GSM-R w radiotelefonie kabinowym, chyba że sieć zostaje wybrana w związku z kontrolą przytorową ETCS. Jeżeli maszynista otrzyma ostrzeżenie o sytuacji kryzysowej, nie może kontynuować wyboru ręcznego, dopóki ostrzeżenie jest aktywne.

\* Należy stosować dokładne wymiary i układ wskaźnika określone w normie EN 16494/2015.

#### 7.4. Wyrejestrowanie

Trzeba ręcznie wyrejestrować pociąg.

Na koniec jazdy pociągu lub na żądanie dyżurnego ruchu maszynista przeprowadza wyrejestrowanie.

#### 7.5. (niestosowane)

#### 7.6. Postępowanie w przypadku błędu autotestu

W przypadku wyświetlenia komunikatu tekstowego wskazującego na błąd autotestu radiotelefonu kabinowego GSM-R (np. »Autotest nie powiódł się«), maszynista informuje dyżurnego ruchu o sytuacji.

Maszynista i dyżurnych ruchu stosują regułę nr 8 określoną w dodatku B2.

#### 7.7. Postępowanie w przypadku braku sieci GSM-R po rozpoczęciu przez pociąg ruchu

Jeżeli wyświetlany jest komunikat tekstowy wskazujący brak sieci GSM-R (np. »Brak sieci«, »Brak sygnału GSM-R«), maszynista i dyżurny ruchu stosują regułę 8.2 określoną w dodatku B2.

#### 7.8. (niestosowane)

#### 7.9. Postępowanie w przypadku niepowodzenia wyrejestrowania

Jeżeli wyrejestrowanie jest niemożliwe, maszynista powiadamia dyżurnego ruchu o sytuacji, stosuje zasady przedsiębiorstwa kolejowego i postępuje zgodnie ze wszelkimi otrzymanymi instrukcjami.

#### 7.10. Postępowanie w przypadku, gdy numer funkcyjny jest niedostępny

W przypadku wyświetlenia komunikatu tekstowego wskazującego, że wprowadzony numer funkcyjny nie jest dostępny (np. »Numer niedostępny«), przygotowujący pociąg/maszynista musi sprawdzić ten numer i spróbować ponownie zarejestrować się za pomocą prawidłowego numeru.

Jeżeli wciąż występuje błąd rejestracji, osoba ta powiadamia dyżurnego ruchu o sytuacji, stosuje zasady przedsiębiorstwa kolejowego i postępuje zgodnie z wszelkimi otrzymanymi instrukcjami.

#### 7.11. Postępowanie w przypadku, gdy numer funkcyjny jest już używany

W przypadku wyświetlenia komunikatu tekstowego wskazującego, że wprowadzony numer funkcyjny jest już używany (np. »Numer jest już używany« lub »Numer już przydzielony«), przygotowujący pociąg/maszynista musi sprawdzić ten numer i spróbować ponownie zarejestrować się za pomocą prawidłowego numeru.

Jeżeli wprowadzono prawidłowy numer funkcyjny, przygotowujący pociąg/maszynista może zadzwonić pod dany numer funkcyjny i zwrócić się do rozmówcy o wyrejestrowanie aktualnego numeru, chyba że jest to niezgodne z przepisami niezhamornizowanymi.

- (i) Jeżeli udało się nawiązać połączenie i rozmówca wyrejestrował dany numer, przygotowujący pociąg/maszynista wznawia procedurę rejestracji numeru funkcyjnego.
- (ii) Jeżeli nikt nie odebrał połączenia, przygotowujący pociąg/maszynista uruchamia przymusowe wyrejestrowanie danego numeru funkcyjnego.

We wszystkich innych przypadkach przygotowujący pociąg/maszynista powiadamia o problemie dyżurnego ruchu i postępuje zgodnie ze wszelkimi otrzymanymi instrukcjami.

#### 7.12. Postępowanie w przypadku błędu podczas rejestracji numeru funkcyjnego

Jeżeli nie można zarejestrować numeru funkcyjnego, przygotowujący pociąg/maszynista powiadamia dyżurnego ruchu o sytuacji, stosuje zasady przedsiębiorstwa kolejowego i postępuje zgodnie z wszelkimi otrzymanymi instrukcjami.

#### 7.13. Publiczna sieć GSM jako podstawowy środek komunikacji (jeżeli opcja ta jest dostępna na pokładzie)

##### 7.13.1. Zmiana z GSM-R na publiczną sieć GSM

Po otrzymaniu instrukcji za pośrednictwem wskaźnika wskazującego początek sieci GSM lub zgodnie z instrukcjami w opisie trasy maszynista wybiera wskazaną publiczną sieć GSM, chyba że sieć zostaje wybrana automatycznie.

Maszynista i dyżurny ruchu stosują przepisy niezharmonizowane.

#### 7.13.2. Zmiana z publicznej sieci GSM na GSM-R

Po otrzymaniu instrukcji za pośrednictwem wskaźnika wskazującego wznowienie sieci GSM-R lub zgodnie z instrukcjami w opisie trasy maszynista wybiera wskazaną sieć GSM-R, chyba że sieć zostaje wybrana automatycznie.

Jeżeli sieć GSM-R jest niedostępna, maszynista stosuje regułę nr 8.2 określoną w dodatku B2.

#### 7.14. Publiczna sieć GSM jako awaryjny środek komunikacji (jeżeli opcja ta jest dostępna na pokładzie)

##### 7.14.1. Zmiana z GSM-R na publiczną sieć GSM

W przypadku utraty połączenia z siecią GSM-R maszynista wybiera alternatywną sieć publiczną GSM, jeżeli jest to zgodne z instrukcjami otrzymanymi wcześniej od dyżurnego ruchu lub ze zbiorem przepisów lub opisem trasy, chyba że pokładowy terminal GSM-R skonfigurowano tak, aby wybór sieci odbywał się automatycznie.

Maszynista i dyżurny ruchu stosują przepisy niezharmonizowane.

##### 7.14.2. Zmiana z publicznej sieci GSM na GSM-R

Zgodnie z instrukcjami otrzymanymi od dyżurnego ruchu lub z księgą przepisów lub opisem trasy, maszynista ręcznie wybiera wskazaną sieć GSM-R w radiotelefonie kabinowym, chyba że pokładowy terminal GSM-R skonfigurowano tak, aby wybór sieci odbywał się automatycznie.

8. CZĘŚĆ A – TO MIEJSCE CELOWO POZOSTAWIONO PUSTE.

9. CZĘŚĆ B – WYKAZ KATEGORII EKSPLOATACYJNYCH POCIĄGÓW W SYSTEMIE ETCS

Kategorie eksploatacyjne pociągów ETCS znajdują się w tabeli poniżej:

Oznaczenie	Typ pociągu	Typ hamulca	Niedobór przechyłki	
PASS 1	pociąg pasażerski	P	80	
PASS 2			130	
PASS 3			150	
TILT 1	pociąg pasażerski z systemem wychyłu nadwozia		165	
TILT 2			180	
TILT 3			210	
TILT 4			225	
TILT 5			245	
TILT 6			275	
TILT 7			300	
FP 1	pociąg towarowy		G	80
FP 2				100
FP 3				130
FP 4		150		
FG 1		80		
FG 2		100		
FG 3		130		
FG 4		150		

## 10. CZĘŚĆ C – TABELA ODNIESIENÍ DO PRZEPISÓW NIEZHARMONIZOWANYCH

Niniejsza część zawiera wykaz niezharmonizowanych przepisów dodatku A.

W tabeli wskazano również podmiot (IM lub RU) odpowiedzialny za określenie wszelkich niezbędnych dalszych informacji w odniesieniu do każdego z tych przepisów w swoich systemach zarządzania bezpieczeństwem.

Odniesienie	Zagadnienie	Podmiot odpowiedzialny
5.1.1	Odczyt linii przez maszynistę za pośrednictwem sygnalizacji w kabinie	RU
6.2.4 6.39 6.41.2	Sprawdzanie warunków trasy	IM
6.2.4 6.39 6.41.2	Sprawdzanie wymaganych ograniczeń lub instrukcji dotyczących jazdy w trybie SR	IM
6.2.4 6.39 6.41.2	Sprawdzanie ograniczeń prędkości mniejszych niż prędkość maksymalna dla SR	IM
6.3.1	Ręczne przejście w tryb SH	RU
6.3.3	Jazda w trybie SH	IM
6.3.6	Odmowa SH przez RBC/Błąd żądania SH	IM
6.3.7	Przejeżdżanie przez określoną granicę obszaru manewrowego	IM
6.7.1	Ogłoszenie tranzycji na poziom 0 ETCS	IM
6.7.3	Jazda na poziomie 0 ETCS	IM
6.11.1	Ogłoszenie tranzycji na poziom NTC ETCS	IM
6.11.3	Jazda na poziomie NTC ETCS	IM
6.15	Potwierdzenie LS	IM
6.15	Jazda w trybie LS	IM
6.16	Potwierdzenie UN	IM
6.16	Jazda w trybie UN	IM
6.17	Potwierdzenie SN	IM
6.17	Jazda w trybie SN	IM
6.28	Uruchomienie dźwiękowego urządzenia ostrzegawczego	IM
6.33.1	Cofnięcie zezwolenia na jazdę pociągu ERTMS	IM
6.34.3	Zabezpieczenie i wznowienie ruchu w jeździe manewrowej	IM
6.40.2	Pociąg został odrzucony podczas przygotowania ruchu	IM
6.41.4	Zatrzymanie przez system w wyniku hamowania nagłego	IM
6.45	Postępowanie w przypadku błędu odczytu balisy	IM
6.48 a)	Postępowanie w przypadku braku łączności radiowej przy żądaniu SH	IM
6.53	Postępowanie w przypadku awarii NTC	IM
6.54	Postępowanie w przypadku VBC	IM



Odniesienie	Zagadnienie	Podmiot odpowiedzialny
7.11	Postępowanie w przypadku, gdy numer funkcyjny jest już używany	IM
7.13.1	Zmiana z GSM-R na publiczną sieć GSM	IM
7.14.1	Zmiana z GSM-R na publiczną sieć GSM	IM*

46) w dodatku B wprowadza się następujące zmiany:

a) tytuł otrzymuje brzmienie:

„Dodatek B

**Podstawowe zasady eksploatacji i wspólne reguły eksploatacji”;**

b) pkt 11 otrzymuje brzmienie:

„11. ZEZWOLENIE NA PRZEJECHANIE SYGNAŁU »KONIEC ZEZWOLENIA NA JAZDĘ«

Maszynista pociągu, którego to dotyczy, musi mieć zezwolenie na przejechanie sygnału EOA.

Wydając zezwolenie, dyżurny ruchu musi przekazać maszyniście wszelkie instrukcje dotyczące ruchu. Maszynista musi stosować się do instrukcji i nie może przekraczać żadnego ograniczenia prędkości, o ile zostało ono nałożone, aż do chwili dotarcia na miejsce, w którym można przywrócić normalną eksploatację.”;

c) w pkt 13 dodaje się akapit czwarty w brzmieniu:

„Każdy, kto otrzyma ostrzeżenie o sytuacji kryzysowej, musi słuchać i nie przerywać trwającego komunikatu, chyba że po to, aby przekazać elementy istotne w danych okolicznościach.”;

d) pkt 14 otrzymuje brzmienie:

„14. NIEZWŁOCZNE DZIAŁANIA W CELU ZAPOBIEŻENIA SYTUACJI NIEBEZPIECZNEJ DLA POCIĄGÓW

Każdy pracownik przedsiębiorstwa kolejowego/zarządcy infrastruktury, zdawszy sobie sprawę z zagrożenia dla pociągów, musi podjąć natychmiastowe działania, aby zatrzymać wszystkie pociągi, które mogą być na nie narażone, ostrzec dyżurnego ruchu oraz podjąć wszelkie inne działania konieczne do uniknięcia szkód lub strat, a w szczególności:

- 1) Każdy maszynista, którego poinformowano o sytuacji niebezpiecznej dla jego pociągu, musi zatrzymać pociąg, jak tylko można bezpiecznie wykonać zatrzymanie, oraz niezwłocznie ostrzec dyżurnego ruchu o niebezpieczeństwie za pomocą ostrzeżenia o sytuacji kryzysowej.
- 2) Każdy dyżurny ruchu, którego powiadomiono o sytuacji niebezpiecznej, ostrzega wszystkich stosownych maszynistów za pomocą ostrzeżenia o sytuacji kryzysowej lub w dowolny inny dostępny sposób.”;

e) w pkt 15 wprowadza się następujące zmiany:

(i) akapit trzeci otrzymuje brzmienie:

„W przypadku gdy maszynista dowie się o awarii jakiegokolwiek urządzenia pokładowego, które ma wpływ na jazdę pociągu, musi:

- poinformować dyżurnego ruchu o sytuacji, położeniu i nałożonych na pociąg ograniczeniach,
- wstrzymać się od rozpoczęcia lub wznowienia jazdy do czasu uzyskania zezwolenia od dyżurnego ruchu.”;

(ii) dodaje się akapit czwarty w brzmieniu:

„Jeżeli dyżurny ruchu udzieli zezwolenia na rozpoczęcie lub kontynuowanie przez pociąg jazdy, maszynista musi przestrzegać nałożonych na pociąg ograniczeń.”;

f) dodaje się pkt 18 w brzmieniu:

„18. WJAZD NA ZAJĘTY ODCINEK TORU W OBRĘBIE STACJI

- W przypadku nieplanowanego wjazdu na zajęty odcinek toru dyżurny ruchu przed zezwoleniem na wjazd na taki zajęty odcinek toru musi zapewnić, aby zainteresowani maszyniści zostali poinformowani o zaistniałych okolicznościach.
- We wszystkich przypadkach, w których pociąg musi wjechać na zajęty odcinek toru, przed wydaniem zezwolenia na wjazd na zajęty odcinek toru dyżurny ruchu musi otrzymać potwierdzenie, że pociąg lub pojazdy zajmujące ten tor nie ruszą w kierunku pociągu wjeżdżającego na zajęty odcinek toru.”;

47) w dodatku C wprowadza się następujące zmiany:

a) w sekcji C1 dodaje się pkt 2.4 w brzmieniu:

„2.4. **Glosariusz terminologii kolejowej**

W stosownych przypadkach przedsiębiorstwo kolejowe musi opracować glosariusz terminologii kolejowej w odniesieniu do każdej sieci, w obrębie której eksploatowane są jego pociągi. Glosariusz zawiera terminy, które są w powszechnym użyciu w języku wybranym przez przedsiębiorstwo kolejowe oraz w języku »operacyjnym«, tj. używanym przez zarządcę(-ów) infrastruktury, którego(-ych) infrastrukturę przedsiębiorstwo kolejowe eksploatuje, opierające się na terminologii stosowanej przez danego zarządcę infrastruktury.”;

b) sekcja C1 pkt 3 otrzymuje brzmienie:

„3. **Zasady komunikacji**

Aby komunikacja w sprawach dotyczących bezpieczeństwa była właściwie rozumiana, niezależnie od używanego środka komunikacji, należy stosować następujące zasady:”;

c) w sekcji C2 wprowadza się następujące zmiany:

(i) tytuł i pkt 1 otrzymują brzmienie:

„C2. **Instrukcje europejskie**

1. **Wprowadzenie**

W następujących przypadkach przedsiębiorstwa kolejowe i zarządcy infrastruktury stosują w procedurze powiadamiania instrukcje europejskie:

- 1) zezwolenie na przejechanie sygnału »koniec zezwolenia na jazdę«;
- 2) zezwolenie na kontynuowanie jazdy po zatrzymaniu przez system w wyniku hamowania nagłego;
- 3) polecenie pozostania na postoju;
- 4) cofnięcie instrukcji;
- 5) polecenie jazdy z ograniczoną prędkością;
- 6) polecenie jazdy na widoczność;
- 7) zezwolenie na rozpoczęcie jazdy po przygotowaniu pociągu do ruchu;
- 8) zezwolenie na przejazd przez uszkodzony(-e) przejazd(-y) kolejowy(-e);
- 9) polecenie jazdy z ograniczonym zasilaniem energią;

(10–20) ZAREZERWOWANE.

Numery od 1 do 20 są zarezerwowane na instrukcje europejskie.

Instrukcje europejskie o numerach 1–4 i 7 są obowiązkowo stosowane w odniesieniu do ETCS zgodnie z przepisami określonymi w dodatku A.

Zawsze gdy dyżurny ruchu musi wydać instrukcję operacyjną, dla której występuje instrukcja europejska, dyżurny ruchu musi zastosować daną instrukcję europejską. Jeżeli instrukcje operacyjne dotyczące systemu klasy B wymagają więcej informacji niż instrukcje europejskie, można zamiast nich zastosować instrukcje krajowe. W takim przypadku zarządca infrastruktury może określić te wymogi w odpowiednich instrukcjach krajowych.

Jeżeli sporządzone przez poszczególnych zarządców infrastruktury instrukcje krajowe są numerowane, ich numerację należy zacząć od 21.

Zakres instrukcji krajowych musi się co najmniej pokrywać się z zakresem instrukcji europejskich.”;

- (ii) w pkt 2 wyrazy „praca manewrowa” zastępuje się wyrazami „skład manewrowy” oraz dodaje się akapit czwarty w brzmieniu:

„Na zasadzie odstępstwa instrukcję europejską nr 3 można również cofnąć w drodze instrukcji europejskiej nr 1, 2 lub 7 bez konieczności wydania specjalnej instrukcji europejskiej nr 4.”;

- (iii) w pkt 3 wyrazy „praca manewrowa” zastępuje się wyrazami „skład manewrowy”, a akapit pierwszy otrzymuje brzmienie:

„Instrukcja operacyjna obejmuje informacje dostarczane drogą cyfrową, ustnie, w formie papierowej lub jako instrukcje słowne do zapisania przez maszynistę lub innymi bezpiecznymi metodami komunikacji o takim samym poziomie wiarygodności.”;

- (iv) pkt 6, 7 i 8 otrzymują brzmienie:

#### **„6. Instrukcje europejskie**

Do każdego pola wyboru, rodzaju informacji i opcji wprowadzenia informacji w polu zawartym w instrukcji europejskiej przypisywany jest osobny identyfikator alfabetyczny lub numeryczny. Identyfikatory numeryczne występujące w przypadku więcej niż jednej instrukcji europejskiej otrzymują identyfikator zaczynający się znakiem »x«, a nie numerem instrukcji europejskiej. Ten znak »x« można zastąpić numerem instrukcji europejskiej w przypadku przekazywania danej instrukcji w formie cyfrowej.

Treść i identyfikatory muszą być używane, a porządek alfabetyczny i numeryczny identyfikatorów musi być zachowany, natomiast sam format ma charakter orientacyjny.

Jeżeli dane pole wyboru, dana rubryka lub dana opcja wprowadzania informacji w rubryce nie ma być wykorzystywana w danym państwie członkowskim lub w sieci zarządcy infrastruktury, nie ma obowiązku umieszczenia danego pola wyboru, danej rubryki lub danej opcji wprowadzania informacji w rubryce w instrukcji europejskiej.

Nie można dodać żadnego pola wyboru, żadnej rubryki ani żadnej opcji wprowadzania informacji w rubryce.

Nie można zwiększać zakresu poszczególnych rubryk poza zakres stosowania instrukcji europejskiej, w której jest zawarta.

Zarządca infrastruktury i przedsiębiorstwo kolejowe mogą dodawać wytyczne dotyczące wypełniania i czytania formularzy instrukcji europejskich, pod warunkiem że wytyczne te nie stanowią elementu procedury komunikacji.

<input type="text"/>		<input type="text"/>	
<b>A</b> Nr pociągu   Nr składu manewrowego		<b>B</b> Data	
<input type="text"/>		<input type="text"/>	
<b>C</b> Lokalizacja pociągu   Lokalizacja składu manewrowego		<b>D</b> Lokalizacja nadawcy	
<input type="checkbox"/> <b>Instrukcja europejska nr 1 – Zezwolenie na przejechanie sygnatu „koniec zezwolenia na jazdę”</b> <input type="checkbox"/> 1			
<input type="checkbox"/> 1.10 Ma zezwolenie na przejechanie sygnatu „koniec zezwolenia na jazdę”	na <input type="text"/> i na <input type="text"/> i na <input type="text"/> 1.11.1 km   1.11.2 sygnal    1.12.1 km   1.12.2 sygnal    1.13.1 km   1.13.2 sygnal	od <input type="text"/> do <input type="text"/> 1.14.1 lokalizacja   1.14.2 km   1.14.3 sygnal    1.15.1 lokalizacja   1.15.2 km   1.15.3 sygnal	
<input type="checkbox"/> 1.20 Kontynuować jazdę w trybie SH			
<input type="checkbox"/> x.25 Jest zwolniony z jazdy na widoczność			
<input type="checkbox"/> x.30 Ustawić prędkość w trybie SR na	<input type="text"/> x.31.1 km/h   x.31.2 mph		
<input type="checkbox"/> x.35 Ustawić odległość w trybie SR na	<input type="text"/> x.36 metry		
<input type="checkbox"/> x.41 Nie przekraczać prędkości	<input type="text"/> x.42.1 km/h   x.42.2 mph	między   w <input type="text"/> a <input type="text"/> x.43 lokalizacja    x.44 lokalizacja	
		na <input type="text"/> i <input type="text"/> x.45.1 tor   x.45.2 linia    x.46.1 tor   x.46.2 linia	
		od <input type="text"/> do <input type="text"/> x.47.1 km   x.47.2 sygnal    x.48.1 km   x.48.2 sygnal	
<input type="checkbox"/> x.90 Zbadać stan linii z następującego powodu	<input type="text"/> x.91 [ dowolny tekst ]	i przekazać ustalenia do <input type="text"/> x.92 [ dowolny tekst ]	
<input type="checkbox"/> x.95 Dodatkowe instrukcje	<input type="text"/> x.96 [ dowolny tekst ]		
<input type="text"/>		<input type="text"/>	
<b>V</b> Identyfikator maszynisty		<b>W</b> Identyfikator nadawcy	
<input type="text"/>		<input type="text"/>	
<b>Y</b> Godzina		<b>Z</b> Niepowtarzalny identyfikator	
<input type="text"/>		<input type="text"/>	
<b>Instrukcje dla użytkownika:</b> Zaznaczyć krzyżykiem pola wyboru, które mają zastosowanie, w następujący sposób:			
<input checked="" type="checkbox"/>		W przypadku kilku opcji wyboru informacji, skreślić opcje niemające zastosowania w następujący sposób. <input type="text"/> <del>x.47.2 sygnal</del>	
		W stosownych polach należy wprowadzić informacje na kropkach.	

<input style="width: 100%; height: 15px; border: none; border-bottom: 1px dotted black;" type="text"/>		<input style="width: 100%; height: 15px; border: none; border-bottom: 1px dotted black;" type="text"/>	
<b>A</b> Nr pociągu   Nr składu manewrowego		<b>B</b> Data	
<input style="width: 100%; height: 15px; border: none; border-bottom: 1px dotted black;" type="text"/>		<input style="width: 100%; height: 15px; border: none; border-bottom: 1px dotted black;" type="text"/>	
<b>C</b> Lokalizacja pociągu   Lokalizacja składu manewrowego		<b>D</b> Lokalizacja nadawcy	
<input type="checkbox"/> <b>Instrukcja europejska nr 2 – Zezwolenie na kontynuowanie jazdy po zatrzymaniu przez system w wyniku hamowania nagłego</b> <b>2</b>			
<input type="checkbox"/> Jeżeli nie otrzymano żadnego MA, można kontynuować w trybie SR <b>2.10</b> [lub]			
<input type="checkbox"/> Ma zezwolenie, aby kontynuować w trybie SH <b>2.11</b>			
<input type="checkbox"/> Jest zwolniony z jazdy na widoczność <b>x.25</b>			
<input type="checkbox"/> Ustawić prędkość w trybie SR na <input style="width: 100px; height: 15px; border: none; border-bottom: 1px dotted black;" type="text"/> <b>x.30</b> x.31.1 km/h   x.31.2 mph			
<input type="checkbox"/> Ustawić odległość w trybie SR na <input style="width: 100px; height: 15px; border: none; border-bottom: 1px dotted black;" type="text"/> <b>x.35</b> x.36 metry			
<input type="checkbox"/> Nie przekraczać prędkości <input style="width: 100px; height: 15px; border: none; border-bottom: 1px dotted black;" type="text"/> między   w <input style="width: 100px; height: 15px; border: none; border-bottom: 1px dotted black;" type="text"/> a <input style="width: 100px; height: 15px; border: none; border-bottom: 1px dotted black;" type="text"/> <b>x.41</b> x.42.1 km/h   x.42.2 mph			
na <input style="width: 100px; height: 15px; border: none; border-bottom: 1px dotted black;" type="text"/> i <input style="width: 100px; height: 15px; border: none; border-bottom: 1px dotted black;" type="text"/> x.45.1 tor   x.45.2 linia x.46.1 tor   x.46.2 linia		od <input style="width: 100px; height: 15px; border: none; border-bottom: 1px dotted black;" type="text"/> do <input style="width: 100px; height: 15px; border: none; border-bottom: 1px dotted black;" type="text"/> x.47.1 km   x.47.2 sygnał x.48.1 km   x.48.2 sygnał	
<input type="checkbox"/> Zbadać stan linii z następującego powodu <input style="width: 100px; height: 15px; border: none; border-bottom: 1px dotted black;" type="text"/> i przekazać ustalenia do <input style="width: 100px; height: 15px; border: none; border-bottom: 1px dotted black;" type="text"/> <b>x.90</b> x.91 [ dowolny tekst ] <b>x.92</b> [ dowolny tekst ]			
<input type="checkbox"/> Dodatkowe instrukcje <input style="width: 100px; height: 15px; border: none; border-bottom: 1px dotted black;" type="text"/> <b>x.95</b> x.96 [ dowolny tekst ]			
<input style="width: 100%; height: 15px; border: none; border-bottom: 1px dotted black;" type="text"/>		<input style="width: 100%; height: 15px; border: none; border-bottom: 1px dotted black;" type="text"/>	
<b>V</b> Identyfikator maszynisty		<b>W</b> Identyfikator nadawcy	
<input style="width: 100%; height: 15px; border: none; border-bottom: 1px dotted black;" type="text"/>		<input style="width: 100%; height: 15px; border: none; border-bottom: 1px dotted black;" type="text"/>	
<b>Y</b> Godzina		<b>Z</b> Niepowtarzalny identyfikator	
<b>Instrukcje dla użytkownika:</b> Zaznaczyć krzyżykiem pola wyboru, które mają zastosowanie, w następujący sposób:			
<input checked="" type="checkbox"/>		W przypadku kilku opcji wyboru informacji, skreślić opcje niemające zastosowania w następujący sposób:	
<input style="width: 100px; height: 15px; border: none; border-bottom: 1px dotted black;" type="text"/>		<input style="width: 100px; height: 15px; border: none; border-bottom: 1px dotted black;" type="text"/>	
x.47.1 km   <del>x.47.2 sygnał</del>		W stosownych polach należy wprowadzić informacje na kropkach.	

<input type="text"/>		<input type="text"/>	
<b>A</b> Nr pociągu   Nr składu manewrowego		<b>B</b> Data	
<input type="text"/>		<input type="text"/>	
<b>C</b> Lokalizacja pociągu   Lokalizacja składu manewrowego		<b>D</b> Lokalizacja nadawcy	
<input type="checkbox"/> <b>Instrukcja europejska nr 3 – Polecenie pozostania na postoju</b> 3			
<input type="checkbox"/> Pozostać na postoju w obecnej lokalizacji 3.10			
<input type="checkbox"/> Przeprowadzić procedury zakończenia podróży 3.15			
<input type="checkbox"/> Usunąć dostępne MA 3.20			
<input type="checkbox"/> <b>Dodatkowe instrukcje</b> x.95		<input type="text"/> x.96 [ dowolny tekst ]	
<input type="text"/>		<input type="text"/>	
<b>V</b> Identyfikator maszynisty		<b>W</b> Identyfikator nadawcy	
<input type="text"/>		<input type="text"/>	
<b>Y</b> Godzina		<b>Z</b> Niepowtarzalny identyfikator	
<b>Instrukcje dla użytkownika:</b> Zaznaczyć krzyżykiem pola wyboru, które mają zastosowanie, w następujący sposób:		<input checked="" type="checkbox"/>	
<i>W przypadku kilku opcji wyboru informacji, skreślić opcje niemające zastosowania w następujący sposób.</i>		<input type="text"/> x.47.1 km   <del>x.47.2 sygnał</del>	
		<i>W stosownych polach należy wprowadzić informacje na kropkach.</i>	

.....		.....	
<b>A</b> Nr pociągu   Nr składu manewrowego		<b>B</b> Data	
.....		.....	
<b>C</b> Lokalizacja pociągu   Lokalizacja składu manewrowego		<b>D</b> Lokalizacja nadawcy	
<b>Instrukcja europejska nr 4 – Cofnięcie instrukcji</b>			
4			
<input type="checkbox"/>	Instrukcja operacyjna	.....	zostaje cofnięta
4.10		4.11 Niepowtarzalny identyfikator	
<input type="checkbox"/>	Dodatkowe instrukcje	.....	
x.95		x.96 [ dowolny tekst ]	
.....		.....	
<b>V</b> Identyfikator maszynisty		<b>W</b> Identyfikator nadawcy	
.....		.....	
<b>Y</b> Godzina		<b>Z</b> Niepowtarzalny identyfikator	
.....		.....	
<b>Instrukcje dla użytkownika:</b>			
Zaznaczyć krzyżykiem pola wyboru, które mają zastosowanie, w następujący sposób:		<input checked="" type="checkbox"/>	W przypadku kilku opcji wyboru informacji, skreślić opcje niemające zastosowania w następujący sposób.
		.....	W stosownych polach należy wprowadzić informacje na kropkach.
		x.47.1 km   <del>x.47.2 sygnał</del>	

<input type="text"/>		<input type="text"/>	
<b>A</b> Nr pociągu   Nr składu manewrowego		<b>B</b> Data	
<input type="text"/>		<input type="text"/>	
<b>C</b> Lokalizacja pociągu   Lokalizacja składu manewrowego		<b>D</b> Lokalizacja nadawcy	
<input type="checkbox"/> <b>Instrukcja europejska nr 5 – Polecenie jazdy z ograniczoną prędkością</b> 5			
<input type="checkbox"/> <b>Nie przekraczać prędkości</b> x.41	<input type="text"/> x.42.1 km/h   x.42.2 mph	między   w	<input type="text"/> a <input type="text"/> x.43 lokalizacja   x.44 lokalizacja
		na	i <input type="text"/> x.45.1 tor   x.45.2 linia   x.46.1 tor   x.46.2 linia
		od <input type="text"/>	do <input type="text"/> x.47.1 km   x.47.2 sygnał   x.48.1 km   x.48.2 sygnał
<b>Ograniczenie prędkości wskazane przez tablice przytorowe</b>			
<input type="checkbox"/> <b>Tak</b> 5.67 [lub]			
<input type="checkbox"/> <b>Nie</b> 5.68			
<input type="checkbox"/> <b>Zbadać stan linii z następującego powodu</b> x.90	<input type="text"/> x.91 [ dowolny tekst ]	i przekazać ustalenia do	<input type="text"/> x.92 [ dowolny tekst ]
<input type="checkbox"/> <b>Dodatkowe instrukcje</b> x.95	<input type="text"/> x.96 [ dowolny tekst ]		
<input type="text"/>		<input type="text"/>	
<b>V</b> Identyfikator maszynisty		<b>W</b> Identyfikator nadawcy	
<input type="text"/>		<input type="text"/>	
<b>Y</b> Godzina		<b>Z</b> Niepowtarzalny identyfikator	
<b>Instrukcje dla użytkownika:</b> Zaznaczyć krzyżykiem pola wyboru, które mają zastosowanie, w następujący sposób:		<input checked="" type="checkbox"/>	W przypadku kilku opcji wyboru informacji, skreślić opcje niemające zastosowania w następujący sposób. x.47.1 km   <del>x.47.2 sygnał</del>
		W stosownych polach należy wprowadzić informacje na kropkach.	



<input style="width: 100%;" type="text"/> <b>A Nr pociągu   Nr składu manewrowego</b>		<input style="width: 100%;" type="text"/> <b>B Data</b>	
<input style="width: 100%;" type="text"/> <b>C Lokalizacja pociągu   Lokalizacja składu manewrowego</b>		<input style="width: 100%;" type="text"/> <b>D Lokalizacja nadawcy</b>	
<input type="checkbox"/> <b>Instrukcja europejska nr 6 – Polecenie jazdy na widoczność</b> 6			
<input type="checkbox"/> <b>Jazda na widoczność</b> 6.40 [i]			
<input type="checkbox"/> <b>Nie przekraczać prędkości</b> <input style="width: 100px;" type="text"/> x.41 <span style="margin-left: 150px;">x.42.1 km/h   x.42.2 mph</span>			
między   w <input style="width: 100px;" type="text"/> a <input style="width: 100px;" type="text"/> <span style="margin-left: 40px;">x.43 lokalizacja</span> <span style="margin-left: 150px;">x.44 lokalizacja</span>			
na <input style="width: 100px;" type="text"/> i <input style="width: 100px;" type="text"/> <span style="margin-left: 40px;">x.45.1 tor   x.45.2 linia</span> <span style="margin-left: 150px;">x.46.1 tor   x.46.2 linia</span>			
od <input style="width: 100px;" type="text"/> do <input style="width: 100px;" type="text"/> <span style="margin-left: 40px;">x.47.1 km   x.47.2 sygnał</span> <span style="margin-left: 150px;">x.48.1 km   x.48.2 sygnał</span>			
<input type="checkbox"/> <b>Zbadać stan linii z następującego powodu</b> <input style="width: 150px;" type="text"/> x.90 <span style="margin-left: 10px;">x.91 [ dowolny tekst ]</span>			
i przekazać ustalenia do <input style="width: 150px;" type="text"/> <span style="margin-left: 550px;">x.92 [ dowolny tekst ]</span>			
<input type="checkbox"/> <b>Dodatkowe instrukcje</b> <input style="width: 100%; height: 20px;" type="text"/> x.95 <span style="margin-left: 10px;">x.96 [ dowolny tekst ]</span>			
<input style="width: 100%;" type="text"/> <b>V Identyfikator maszynisty</b>		<input style="width: 100%;" type="text"/> <b>W Identyfikator nadawcy</b>	
<input style="width: 100%;" type="text"/> <b>Y Godzina</b>		<input style="width: 100%;" type="text"/> <b>Z Niepowtarzalny identyfikator</b>	
<b>Instrukcje dla użytkownika:</b> Zaznaczyć krzyżykiem pola wyboru, które mają zastosowanie, w następujący sposób:			
<input checked="" type="checkbox"/>		W przypadku kilku opcji wyboru informacji, skreślić opcje niemające zastosowania w następujący sposób. <input style="width: 100px;" type="text"/> <del>x.47.1 km   x.47.2 sygnał</del>	
W stosownych polach należy wprowadzić informacje na kropkach.			

<input style="width: 100%;" type="text"/> <b>A</b> Nr pociągu   Nr składu manewrowego	<input style="width: 100%;" type="text"/> <b>B</b> Data
<input style="width: 100%;" type="text"/> <b>C</b> Lokalizacja pociągu   Lokalizacja składu manewrowego	<input style="width: 100%;" type="text"/> <b>D</b> Lokalizacja nadawcy
<input type="checkbox"/> <b>Instrukcja europejska nr 7 – Zezwolenie na rozpoczęcie jazdy po przygotowaniu ruchu</b> <b>7</b>	
<input type="checkbox"/> <b>Ma zezwolenie na rozpoczęcie jazdy w trybie SR</b> <b>7.10</b> [lub]	
<input type="checkbox"/> <b>Ma zezwolenie na rozpoczęcie jazdy w trybie SH</b> <b>7.11</b> w kierunku <input style="width: 100px;" type="text"/> do <input style="width: 100px;" type="text"/> 7.12.1 lokalizacja   7.12.2 sygnał	
<input type="checkbox"/> <b>Ma zezwolenie na przejechanie sygnалу „koniec zezwolenia na jazdę”</b> na <input style="width: 100px;" type="text"/> 7.21 sygnał i na <input style="width: 100px;" type="text"/> 7.22 sygnał <b>7.20</b> [i]	
<input type="checkbox"/> <b>Ma zakaz przejazdu</b> <b>7.23</b>	
<input type="checkbox"/> <b>Jest zwolniony z jazdy na widoczność</b> <b>x.25</b>	
<input type="checkbox"/> <b>Ustawić prędkość w trybie SR na</b> <input style="width: 100px;" type="text"/> <b>x.30</b> x.31.1 km/h   x.31.2 mph	
<input type="checkbox"/> <b>Ustawić odległość w trybie SR na</b> <input style="width: 100px;" type="text"/> <b>x.35</b> x.36 metry	
<input type="checkbox"/> <b>Nie przekraczać prędkości</b> <input style="width: 100px;" type="text"/> <b>między   w</b> <input style="width: 100px;" type="text"/> <b>a</b> <input style="width: 100px;" type="text"/> <b>x.41</b> x.42.1 km/h   x.42.2 mph x.43 lokalizacja x.44 lokalizacja na <input style="width: 100px;" type="text"/> i <input style="width: 100px;" type="text"/> x.45.1 tor   x.45.2 linia x.46.1 tor   x.46.2 linia od <input style="width: 100px;" type="text"/> do <input style="width: 100px;" type="text"/> x.47.1 km   x.47.2 sygnał x.48.1 km   x.48.2 sygnał	
<input type="checkbox"/> <b>Zbadać stan linii z następującego powodu</b> <input style="width: 100px;" type="text"/> <b>i przekazać ustalenia do</b> <input style="width: 100px;" type="text"/> <b>x.90</b> x.91 [ dowolny tekst ] x.92 [ dowolny tekst ]	
<input type="checkbox"/> <b>Dodatkowe instrukcje</b> <input style="width: 100px;" type="text"/> <b>x.95</b> x.96 [ dowolny tekst ]	
<input style="width: 100%;" type="text"/> <b>V</b> Identyfikator maszynisty	<input style="width: 100%;" type="text"/> <b>W</b> Identyfikator nadawcy
<input style="width: 100%;" type="text"/> <b>Y</b> Godzina	<input style="width: 100%;" type="text"/> <b>Z</b> Niepowtarzalny identyfikator
<b>Instrukcje dla użytkownika:</b> Zaznaczyć krzyżykiem pola wyboru, które mają zastosowanie, w następujący sposób:	
<input checked="" type="checkbox"/>	W przypadku kilku opcji wyboru informacji, skreślić opcje niemające zastosowania w następujący sposób. <input style="width: 100px;" type="text"/> x.47.1 km   <del>x.47.2 sygnał</del>
W stosownych polach należy wprowadzić informacje na kropkach.	

.....		.....	
<b>A</b> Nr pociągu   Nr składu manewrowego		<b>B</b> Data	
.....		.....	
<b>C</b> Lokalizacja pociągu   Lokalizacja składu manewrowego		<b>D</b> Lokalizacja nadawcy	
<input type="checkbox"/> <b>Instrukcja europejska nr 8 – Zezwolenie na przejazd przez uszkodzony przejazd kolejowy</b> 8			
<input type="checkbox"/> <b>Powiadomienie o uszkodzonym przejeździe kolejowym</b> 8.40 [lub]			
<input type="checkbox"/> <b>Nie przekraczać prędkości</b> ..... x.41 x.42.1 km/h   x.42.2 mph			
między   w ..... a ..... x.43 lokalizacja x.44 lokalizacja na ..... i ..... x.45.1 tor   x.45.2 linia x.46.1 tor   x.46.2 linia od ..... do ..... x.47.1 km   x.47.2 sygnał x.48.1 km   x.48.2 sygnał			
<input type="checkbox"/> <b>Uszkodzony przejazd kolejowy</b> (na) ..... i ..... i ..... i ..... 8.50 8.51.1 km   8.51.2 identyfikator 8.52.1 km   8.52.2 identyfikator 8.53.1 km   8.53.2 identyfikator 8.54.1 km   8.54.2 identyfikator i ..... i ..... i ..... i ..... 8.55.1 km   8.55.2 identyfikator 8.56.1 km   8.56.2 identyfikator 8.57.1 km   8.57.2 identyfikator 8.58.1 km   8.58.2 identyfikator 8.59.1 km   8.59.2 identyfikator			
<input type="checkbox"/> <b>Zbliżając się do przejazdu, nie przekraczać prędkości</b> ..... 8.60 8.61.1 km/h   8.61.2 mph			
<input type="checkbox"/> <b>Zatrzymać się przed przejazdem</b> 8.65			
<input type="checkbox"/> <b>Sprawdzić przejazd kolejowy</b> 8.70			
<input type="checkbox"/> <b>Ręczne sterowanie przejazdem kolejowym</b> 8.75			
<input type="checkbox"/> <b>Włączyć dźwiękowe urządzenie ostrzegawcze</b> 8.80			
<input type="checkbox"/> <b>Ma zezwolenie na przejazd przez przejazd kolejowy</b> 8.85			
<input type="checkbox"/> <b>Dodatkowe instrukcje</b> ..... x.95 x.96 [ dowolny tekst ]			
.....		.....	
<b>V</b> Identyfikator maszynisty		<b>W</b> Identyfikator nadawcy	
.....		.....	
<b>Y</b> Godzina		<b>Z</b> Niepowtarzalny identyfikator	
<b>Instrukcje dla użytkownika:</b> Zaznaczyć krzyżykiem pola wyboru, które mają zastosowanie, w następujący sposób:			
<input checked="" type="checkbox"/>		W przypadku kilku opcji wyboru informacji, skreślić opcje niemające zastosowania w następujący sposób.	
		..... x.47.1 km   <del>x.47.2 sygnał</del>	
W stosownych polach należy wprowadzić informacje na kropkach.			

<input style="width: 100%; height: 15px; border: 1px solid black;" type="text"/>		<input style="width: 100%; height: 15px; border: 1px solid black;" type="text"/>	
<b>A</b> Nr pociągu   Nr składu manewrowego		<b>B</b> Data	
<input style="width: 100%; height: 15px; border: 1px solid black;" type="text"/>		<input style="width: 100%; height: 15px; border: 1px solid black;" type="text"/>	
<b>C</b> Lokalizacja pociągu   Lokalizacja składu manewrowego		<b>D</b> Lokalizacja nadawcy	
<input type="checkbox"/> <b>Instrukcja europejska nr 9 – Polecenie jazdy z ograniczonym zasilaniem energią</b> 9			
<input type="checkbox"/> <b>Ograniczone zasilanie energią</b> 9.40	między   w <input style="width: 100%; height: 15px; border: 1px solid black;" type="text"/> x.43 lokalizacja		a <input style="width: 100%; height: 15px; border: 1px solid black;" type="text"/> x.44 lokalizacja
	na <input style="width: 100%; height: 15px; border: 1px solid black;" type="text"/> x.45.1 tor   x.45.2 linia		i <input style="width: 100%; height: 15px; border: 1px solid black;" type="text"/> x.46.1 tor   x.46.2 linia
	od <input style="width: 100%; height: 15px; border: 1px solid black;" type="text"/> x.47.1 km   x.47.2 sygnał		do <input style="width: 100%; height: 15px; border: 1px solid black;" type="text"/> x.48.1 km   x.48.2 sygnał
<b>Ograniczenie zasilania energią wskazane przez tablice przytorowe</b>			
<input type="checkbox"/> <b>Tak</b> 9.67 [lub]			
<input type="checkbox"/> <b>Nie</b> 9.68			
<input type="checkbox"/> <b>Jechać z opuszczonymi pantografami</b> 9.70			
<input type="checkbox"/> <b>Jechać z wyłączonym zasilaniem głównym</b> 9.75			
<input type="checkbox"/> <b>Ograniczyć zużycie energii do</b> <input style="width: 100%; height: 15px; border: 1px solid black;" type="text"/> 9.80 9.81.1 %   9.81.2 A   9.81.3 kVA			
<input type="checkbox"/> <b>Zbadać stan linii z następującego powodu</b> x.90		<input style="width: 100%; height: 15px; border: 1px solid black;" type="text"/> <b>i przekazać ustalenia do</b> <input style="width: 100%; height: 15px; border: 1px solid black;" type="text"/> x.91 [ dowolny tekst ] x.92 [ dowolny tekst ]	
<input type="checkbox"/> <b>Dodatkowe instrukcje</b> x.95		<input style="width: 100%; height: 15px; border: 1px solid black;" type="text"/> <b>x.96 [ dowolny tekst ]</b>	
<input style="width: 100%; height: 15px; border: 1px solid black;" type="text"/>		<input style="width: 100%; height: 15px; border: 1px solid black;" type="text"/>	
<b>V</b> Identyfikator maszynisty		<b>W</b> Identyfikator nadawcy	
<input style="width: 100%; height: 15px; border: 1px solid black;" type="text"/>		<input style="width: 100%; height: 15px; border: 1px solid black;" type="text"/>	
<b>Y</b> Godzina		<b>Z</b> Niepowtarzalny identyfikator	
<input style="width: 100%; height: 15px; border: 1px solid black;" type="text"/>		<input style="width: 100%; height: 15px; border: 1px solid black;" type="text"/>	
<b>Instrukcje dla użytkownika:</b> Zaznaczyć krzyżykiem pola wyboru, które mają zastosowanie, w następujący sposób:			
<input checked="" type="checkbox"/>		W przypadku kilku opcji wyboru informacji, skreślić opcje niemające zastosowania w następujący sposób.	
<input type="checkbox"/>		<input style="width: 100%; height: 15px; border: 1px solid black;" type="text"/>	
<input type="checkbox"/>		x.47.1 km   <del>x.47.2 sygnał</del>	
W stosownych polach należy wprowadzić informacje na kropkach.			

## 7. Przekazanie instrukcji operacyjnej

Następujące wyrażenia muszą być stosowane przez wszystkie strony w procedurze komunikacji:

Sytuacja	Stosowane wyrażenia
Rozpoczęcie przekazania instrukcji operacyjnej	»Przygotuj procedurę ..... [identyfikacja procedury]«
Potwierdzenie możliwości przekazania instrukcji operacyjnej	»Gotowe do procedury ..... [identyfikacja procedury]«
Odwołanie instrukcji operacyjnej	»Anuluj procedurę ..... [identyfikacja procedury]«
Jeżeli komunikat ma zostać następnie wznowiony, daną procedurę należy rozpocząć od nowa.	»Błąd podczas nadawania«
Jeżeli nadawca stwierdzi błąd w transmisji, nadawca występuje o jej odwołanie.	»Błąd (+ przygotuj nową procedurę ..... [identyfikacja procedury])« lub »Błąd (+ powtarzam jeszcze raz)«
Błąd podczas odczytywania zwrotnego	»Błąd (+ powtarzam jeszcze raz)«
Niezrozumienie: jeżeli jedna ze stron nie rozumie w pełni komunikatu, komunikat należy powtórzyć.	»Powtórz (+ mów powoli)«

## 8. Zbiór instrukcji europejskich i krajowych

Zarządca infrastruktury jest odpowiedzialny za opracowanie zbioru instrukcji europejskich i krajowych w językach operacyjnych, którymi się posługuje.

Wszystkie formularze instrukcji krajowych i instrukcji europejskich przeznaczone do użycia muszą zostać zebrane w jednym dokumencie lub na nośniku komputerowym pod nazwą »Zbiór instrukcji europejskich i krajowych«.

Przedmiotowa księga musi być używana przez maszynistę oraz personel zezwalający na ruch pociągów. Księga używana przez maszynistę i księga używana przez personel zezwalający na ruch pociągów muszą być zredagowane i ponumerowane w taki sam sposób.

Zbiór składa się z dwóch części.

Część pierwsza zawiera co najmniej następujące pozycje:

- wykaz instrukcji europejskich wykorzystywanych przez zarządców infrastruktury,
- wykaz krajowych instrukcji operacyjnych,
- wykaz sytuacji, w których każda z instrukcji operacyjnych ma zastosowanie,
- sposób realizacji każdej z instrukcji operacyjnych, w tym ze wskazaniem, czy maszynista może napisać daną instrukcję operacyjną podczas jazdy pociągu,
- tabelę zawierającą międzynarodowy alfabet fonetyczny.

Część druga zawiera – sporządzone w językach operacyjnych zarządcy infrastruktury – formularze:

- instrukcji europejskich,
- krajowych instrukcji operacyjnych.

Muszą one zostać zebrane przez przedsiębiorstwo kolejowe i przekazane maszyniście. Przedsiębiorstwa kolejowe działające w więcej niż jednej sieci zarządcy infrastruktury zapewniają maszyniście:

- ogólne formularze instrukcji europejskich określonych w pkt 6 dodatku C2, lub
- skrócone formularze instrukcji europejskich, które obejmują co najmniej rubryki używane przez zarządcę(-ów) infrastruktury w sieci(-ach), w której(-ych) przedsiębiorstwo kolejowe będzie prowadzić działalność.”;

(v) skreśla się pkt 9;

48) w dodatku D wprowadza się następujące zmiany:

a) uwaga 3 otrzymuje brzmienie:

„3. Aby uniknąć powielania badań w odniesieniu do parametrów »Obciążenie ruchem i obciążalność infrastruktury« oraz »Systemy detekcji pociągu«, zarządcy infrastruktury przekazują za pośrednictwem parametrów 1.1.1.5.1 lub 1.1.1.5.2 RINF wykaz typów pojazdów lub pojazdów zgodnych z trasą, dla których sprawdzono już zgodność z trasą, o ile takie informacje są dostępne.”;

b) w sekcji D1 w tabeli wprowadza się następujące zmiany:

(i) wiersz pierwszy „Obciążenie ruchem i obciążalność infrastruktury” otrzymuje brzmienie:

<p>„Obciążenie ruchem i obciążalność infrastruktury</p>	<p>Statyczny nacisk na osi oraz masa projektowa i masa eksploatacyjna przy następujących konfiguracjach obciążenia:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>— masa projektowa zgodnie z definicją w rozporządzeniu (UE) nr 1302/2014</li> <li>— w stanie gotowości do pracy</li> <li>— przy normalnym obciążeniu użytkowym</li> <li>— przy wyjątkowym obciążeniu użytkowym</li> </ul> <p>— w stosownych przypadkach masa operacyjna wg normy EN 15663: 2017-A1 2018:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>— w stanie gotowości do pracy</li> <li>— przy normalnym obciążeniu użytkowym</li> </ul> <p>Maksymalna prędkość konstrukcyjna Długość pojazdu</p> <p>Położenie osi na całej długości pojazdu kolejowego (odstęp między osiami)</p> <p>Kategoria linii określona w normie E</p> <p>W odniesieniu do pojazdów o możliwym obciążeniu użytkowym wynikającym z obecności pasażerów: Kategoria linii określona w normie EN dla standardowej wartości obciążenia użytkowego w miejscach stojących oraz – w przypadku stosowania – dla każdej konkretnej wartości obciążenia użytkowego w miejscach stojących, zgodnie z pkt 6.4 normy EN 15528:2021.</p>	<p>1.1.1.1.2.4. Pojemność ładunkowa</p> <p>1.1.1.1.2.4.1. Krajowa klasyfikacja pojemności ładunkowej</p> <p>1.1.1.1.2.4.2. Zgodność struktur z modelem obciążenia HSLM (High Speed Load Model)</p> <p>1.1.1.1.2.4.3. Lokalizacja na linii kolejowej, gdzie struktury wymagają szczególnych kontroli</p> <p>1.1.1.1.2.4.4. Dokument(y) zawierający(-e) procedury statycznych i dynamicznych kontroli zgodności pojazdu z trasą</p>	<p>x</p>	<p>x</p>	<p>Statyczne kontrole zgodności pojazdów przeprowadza się zgodnie z pkt 7 normy EN 15528:2021 i procedurą(-ami) lub istotnymi informacjami przekazanymi przez zarządcę infrastruktury za pośrednictwem RINF w odniesieniu do parametru 1.1.1.1.2.4.4.</p> <p>W przypadku Zjednoczonego Królestwa w odniesieniu do sieci Irlandii Północnej statyczne kontrole zgodności pojazdów przeprowadza się na podstawie odpowiednich przepisów krajowych zgodnie z pkt 4.2.7.4 ppkt 4 załącznika do rozporządzenia Komisji (UE) nr 1299/2014 (»TSI INF«).</p> <p>Każde wymaganie określone przez zarządcę infrastruktury w odniesieniu do obciążenia użytkowego wynikającego z obecności pasażerów, uwzględniane w kontrolach zgodności z trasą pojazdów przystosowanych do obciążenia użytkowego wynikającego z obecności pasażerów należy włączyć do procedur(-y) lub istotnych informacji przekazanych przez zarządcę infrastruktury za pośrednictwem RINF w odniesieniu do parametru 1.1.1.1.2.4.4. W ramach takiej procedury można uwzględnić środki techniczne lub operacyjne, które mają wpływ na obciążenie użytkowe wynikające z obecności pasażerów w miejscach stojących.</p>
---	---	---	----------	----------	---

	Kontrola statyczna zgodności wagonów Dopuszczalne obciążenie użytkowe różnych kategorii linii zgodnie z TSI WAG.				Dynamiczne kontrole zgodności pociągów, w stosownych przypadkach zgodnie z informacjami przekazanymi przez zarządcę infrastruktury, przeprowadza się zgodnie z procedurą(-ami) lub istotnymi informacjami przekazanymi przez zarządcę infrastruktury za pośrednictwem RINF w odniesieniu do parametru 1.1.1.1.2.4.4.”
--	---	--	--	--	---

(ii) po wierszu „Skrajnie” dodaje się nowy wiersz w brzmieniu:

„Szczególna kontrola w przypadku transportu kombinowanego	kod kompatybilności wagonu (ang. <i>Wagon Compatibility Code</i> ), cyfra korekty wagonu (ang. <i>Wagon Correction Digit</i> ), numer techniczny ILU (Kod kompatybilności wagonu + numer techniczny ILU) w połączeniu z cyfrą korekty wagonu towarowego = kod CT	1.1.1.1.3.4.	Standardowy numer profilu transportu kombinowanego w odniesieniu do nadwozi wymiennych	X	Porównanie zgodnie ze specyfikacją określoną w pkt 3.1 dokumentu technicznego ERA dotyczącego kodyfikacji w transporcie multimodalnym (ERA/TD/2023-01/CCT) wersja 1.0 z 6.03.2023.”
		1.1.1.1.3.9.	Standardowy numer profilu transportu kombinowanego w odniesieniu do kontenerów rolkowych		
		1.1.1.1.3.8.	Standardowy numer profilu transportu kombinowanego w odniesieniu do kontenerów		
		1.1.1.1.3.5.	Standardowy numer profilu transportu kombinowanego w odniesieniu do naczep (Kod linii CT)		



(iii) wiersz „System detekcji pociągu” otrzymuje brzmienie:

„System detekcji pociągu	<p>Informacje, czy pojazd jest wyposażony w podkładowe urządzenia elektryczne lub elektroniczne powodujące przepływ prądu interferencyjnego w szynach lub czy pojazd jest wyposażony w podkładowe urządzenia elektryczne lub elektroniczne tworzące pola elektromagnetyczne w pobliżu licznika osi</p> <p>Typy systemów detekcji pociągów, w odniesieniu do których pojazd został zaprojektowany i poddany ocenie w ramach badań wykonanych zgodnie z ERA/ERTMS/033281</p>	<p>1.1.1.3.7.1.1. Rodzaj systemu detekcji pociągów</p> <p>1.1.1.3.7.1.2. Rodzaj obwodów torowych lub liczników osi, w odniesieniu do których wymagane są szczególne kontrole</p> <p>1.1.1.3.7.1.3. Dokument zawierający procedury dotyczące rodzaju systemów detekcji pociągów, zgłoszonego w pkt 1.1.1.3.7.1.2.</p> <p>Specyfika sieci francuskiej:</p> <p>1.1.1.3.7.1.4. Odcinek z ograniczeniami detekcji pociągów</p>	X		<p>Weryfikacja jest konieczna, jedynie gdy:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>— w 1.1.1.3.7.1.1 wprowadzono »obwód torowy«, wtedy jedynie w przypadku pojazdów wyposażonych w podkładowe urządzenia elektryczne lub elektroniczne powodujące przepływ prądu interferencyjnego w przewodach kolejowych</li> <li>— w pkt 1.1.1.3.7.1.1 wprowadzono »licznik osi«, wtedy jedynie w przypadku pojazdów wyposażonych w podkładowe urządzenia elektryczne lub elektroniczne tworzące pola elektromagnetyczne w pobliżu licznika osi</li> <li>— w pkt 1.1.1.3.7.1.1 wprowadzono »pętla«, wówczas porównanie nie jest potrzebne.</li> </ul> <p>Porównanie deklarowanego typu systemu (-ów) detekcji pociągów pojazdu i planowanej trasy.</p> <p><i>Uwaga:</i> Przy wydawaniu zezwolenia dla pojazdu sprawdza się zgodność techniczną między pojazdem a wszystkimi systemami detekcji pociągu w sieci w obszarze użytkowania, w oparciu o TSI i dokumenty określające szczególne przypadki, o których mowa w RINF i na podstawie ERA/ERTMS/033281. W uzasadnionych przypadkach (np. wystąpienia podczas eksploatacji problemów braku detekcji pojazdu) badania lub kontrole mogą zostać przeprowadzone po udzieleniu zezwolenia dla pojazdu, z udziałem przedsiębiorstwa kolejowego i zarządcy infrastruktury.</p>
System detekcji pociągu	Możliwość zapobieżenia używaniu urządzenia smarującego	1.1.1.1.7.1 Stosowanie smarowania obrzeży kół	X		<p>Weryfikacja, czy na planowanej trasie dozwolone jest stosowanie smarowania obrzeży kół</p> <p><i>Uwaga:</i> System zarządzania bezpieczeństwem przedsiębiorstwa kolejowego musi uwzględniać wyniki kontroli (np. uniemożliwienie stosowania smarowania obrzeży kół na danym odcinku linii)</p>

Systemy detekcji pociągu: jednostka wpływająca	<p>Z dokumentacji technicznej każdego pojazdu pociągu Dla każdego pasma zarządzania częstotliwością określonego w specyfikacji wymienionej w dodatku J.2 indeks [A] do TSI »Tabor – lokomotywy i tabor pasażerski« oraz w przypadkach szczególnych lub dokumentach technicznych, o których mowa w art. 13 TSI »Sterowanie«, jeżeli są one dostępne:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>— Maksymalny prąd interferencji (A) i mająca zastosowanie zasada sumowania</li> <li>— Maksymalne natężenie pola magnetycznego (dB<math>\mu</math>A/m) zarówno pola napromieniowania, jak i pola wywoływanego przez prąd powracający oraz mająca zastosowanie zasada sumowania</li> <li>— Minimalna impedancja wejściowa (om)</li> </ul> <p>Porównywalne parametry określone w szczególnych przypadkach lub w dokumentach technicznych, o których mowa w art. 13 TSI »Sterowanie«, jeżeli są dostępne.</p>	<p>1.1.1.3.4.2. Pasma częstotliwości na potrzeby wykrywania</p> <p>1.1.1.3.4.2.1. Maksymalny prąd interferencyjny</p> <p>1.1.1.3.4.2.2. Minimalna impedancja wejściowa</p> <p>1.1.1.3.4.2.3. Maksymalne natężenie pola magnetycznego</p>	X	<p>Kontrola zgodności z trasą mająca zastosowanie do:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>— pociągów pasażerskich składających się z lokomotyw(-y) i wagonów osobowych</li> <li>— pociągów towarowych, w przypadku których jeden lub kilka wagonów towarowych posiada na pokładzie urządzenia elektryczne lub elektroniczne tworzące prąd interferencyjny w szynie lub pola elektromagnetyczne w pobliżu licznika osi</li> </ul> <p>Należy sprawdzić zgodność powstałych emisji na poziomie jednostki wpływającej (jak określono w poz. 77 pkt 3.2 dodatku A do TSI »Sterowanie«) z maksymalnymi wartościami interferencji (bieżący poziom i wartość graniczna dla pola magnetycznego) oraz minimalną dopuszczalną impedancją.</p> <p>Dla każdego pasma częstotliwości powstałe emisje na poziomie jednostki wpływającej oblicza się na podstawie zasad sumowania określonych w:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>— pkt 3.2.1 i 3.2.2 poz. 77 dodatku A, systemu detekcji pociągu zgodnego z TSI »Sterowanie«;</li> <li>— przypadki szczególne odnoszące się do dokumentów technicznych określonych w art. 13 TSI »Sterowanie« w odniesieniu do systemu detekcji pociągu niezgodnego z TSI. Do czasu powiadomienia o szczególnych przypadkach, o których mowa w art. 13 TSI »Sterowanie«, zastosowanie mają notyfikowane przepisy krajowe.”</li> </ul>
--	--	--	---	---

(iv) wiersz „Napięcia i częstotliwości” otrzymuje brzmienie:

„Napięcia i częstotliwości	System zasilania: — napięcie znamionowe i częstotliwość znamionowa — rodzaj sieci trakcyjnej	1.1.1.2.2.1.1.	Rodzaj sieci trakcyjnej	X	Porównanie deklarowanego napięcia pojazdu i systemu zasilania trakcji planowanej trasy (napięcie znamionowe i częstotliwość znamionowa) oraz rodzaju sieci trakcyjnej. <i>Uwaga:</i> W przypadku Francji porównanie najwyższego okresowego napięcia (U <sub>max2</sub> ) między pojazdem a systemem zasilania planowanych tras o wartości U <sub>max2</sub> niezgodnej z wartościami podanymi w tabeli 1 normy EN50163:2004”
		1.1.1.2.2.1.2.	System zasilania (napięcie i częstotliwość)		
		1.1.1.2.2.1.3.	Najwyższe okresowe napięcie (U <sub>max2</sub> ) dla Francji na liniach niezgodnych z wartościami podanymi w tabeli 1 normy EN 50163:2004		

(v) wiersz „ETCS – Ciągłość pociągu” otrzymuje brzmienie:

„ETCS	Zarządzanie informacjami na temat kompletności pociągu (niepochodzącymi od maszynisty)	1.1.1.3.2.8.	Pokładowe potwierdzenie ciągłości pociągu (nie ze strony maszynisty) niezbędne do uzyskania dostępu do linii	X	X	Weryfikacja, czy pojazd/pociąg jest w stanie potwierdzić (nie przez maszynistę) ciągłość pociągu, jeżeli wymagają tego urządzenia przytorowe.”
-------	--	--------------	--	---	---	--

(vi) po wierszu „ETCS – Ciągłość pociągu” dodaje się dwa nowe wiersze w brzmieniu:

„ETCS	Pakiet eksploatowanych zgodnie z prawem wersji systemu ETCS	1.1.1.3.2.10.	ETCS M_version	X		Weryfikacja, czy wartość ETCS M_VERSION w RINF mieści się w zakresie eksploatowanych zgodnie z prawem wersji systemu ETCS obsługiwanych przez pojazd.
ETCS	Informacje o bezpiecznej długości składu przekazywane przez urządzenia pokładowe, niezbędne do uzyskania dostępu do linii i poziomowi SIL	1.1.1.3.2.11.	Informacje o bezpiecznej długości składu przekazywane przez urządzenia pokładowe, niezbędne do uzyskania dostępu do linii i SIL	X	X	Weryfikacja, czy pojazd/pociąg może przekazywać informacje o bezpiecznej długości składu na minimalnym poziomie wymaganym przez w RINF”

(vii) wiersz „GSM-R – Karta SIM sieci macierzystej GSM-R” otrzymuje brzmienie:

„GSM-R	Sieć macierzysta karty SIM łączności głosowej GSM-R	1.1.1.3.3.5.	Sieci GSM-R objęte umową roamingową	X		Weryfikacja, czy sieć macierzysta karty SIM łączności głosowej GSM-R znajduje się w wykazie sieci GSM-R objętych umową roamingową we wszystkich punktach trasy. Należy to wykonać dla wszystkich kart SIM w pojeździe.”
--------	---	--------------	-------------------------------------	---	--	---

(viii) po wierszu „GSM-R – Karta SIM sieci macierzystej GSM-R” dodaje się następujący nowy wiersz w brzmieniu:

„GSM-R	Sieć macierzysta karty SIM przesyłania danych GSM-R	1.1.1.3.3.5.	Sieci GSM-R objęte umową roamingową	X		Weryfikacja, czy sieć macierzysta karty SIM łączności głosowej GSM-R znajduje się w wykazie sieci GSM-R objętych umową roamingową we wszystkich punktach trasy. Należy to wykonać dla wszystkich kart SIM w pojeździe.”
--------	---	--------------	-------------------------------------	---	--	---

(ix) wiersz „GSM-R – Karta SIM – obsługa grupy ID 555” otrzymuje brzmienie:

„GSM-R	Karta SIM do łączności głosowej GSM-R – obsługa grupy ID 555	1.1.1.3.3.4.	Wykorzystanie grupy 555 przez GSM-R	X		Należy zweryfikować, czy grupa ID 555 jest używana w urządzeniach przytorowych. W przypadku braku konfiguracji pokładowej należy uprzednio ustanowić z zarządcą infrastruktury alternatywne procedury operacyjne.”
--------	--	--------------	-------------------------------------	---	--	--

c) Dodatek D2 otrzymuje brzmienie:

„Dodatek D2

**Elementy, które zarządca infrastruktury musi przedstawić przedsiębiorstwu kolejowemu na potrzeby opisu trasy**

Numer	Informacje dotyczące opisu trasy	Informacje dotyczące opisu trasy w rejestrze infrastruktury (RINF)	Wyjaśnienia
<b>1</b>	<b>Ogólne informacje dotyczące zarządcy infrastruktury</b>		
1.1	kod zarządcy infrastruktury – kod IM	1.1.0.0.0.1 – odcinek linii 1.1.1.1.8.1 – odcinek linii z tunelem 1.2.1.0.0.1 – tor w obrębie punktu operacyjnego 1.2.1.0.5.1 – tunel w obrębie punktu operacyjnego 1.2.1.0.6.1 – peron 1.2.2.0.0.1 – tor boczny	
<b>2</b>	<b>Mapy i schematy</b>		
<b>2.1</b>	<b>Mapa: schemat obejmujący</b>		
2.1.1	Odcinki linii	1.1.1.0.1.1	Elementy RINF są geolokalizowane. Mapę jednego odcinka linii zapewnia jej geolokalizacja nałożona na usługę mapowania Mapa kolejnych odcinków linii będzie wynikiem obliczenia trasy
2.1.2	(Główne) punkty operacyjne	1.2.0.0.0.5	Elementy RINF są geolokalizowane. Mapę jednego punktu operacyjnego zapewnia jego geolokalizacja nałożona na usługę mapowania
<b>2.2</b>	<b>Schemat trasy</b>		Trasę definiuje się za pomocą wykazu kolejnych torów odcinków linii wraz z ich odpowiednimi punktami operacyjnymi, łącząc jeden punkt operacyjny A z punktu operacyjnego B
2.2.1.1	Wskazanie torów głównych zasadniczych	1.1.0.0.0.2 1.1.1.0.0.1 1.1.1.0.0.2	Krajowa identyfikacja linii jest właściwością każdego odcinka linii Tor główny jest określony przez kod identyfikacyjny toru i kierunku jazdy (N/O/B)

2.2.1.2	Wskazanie pętli	1.2.0.0.4	
2.2.1.3	Wskazanie wykolejnic/zwrotnic	1.2.0.0.4	
2.2.1.4	Wskazanie torów bocznych	1.2.2.0.2	Tory boczne definiuje się jako część punktów operacyjnych (zlokalizowanych geograficznie)
2.2.2	Główne lokalizacje (stacje, stacje rozrządowe, posterunki odgałęźne, terminale towarowe) oraz ich położenie w stosunku do linii	1.2.0.0.1 1.2.0.0.2 1.2.0.0.3 1.2.0.0.4 1.2.0.0.5 1.2.0.0.6	
2.2.3	Lokalizacja, typ i nazwa wszystkich sygnalizatorów stałych, istotnych dla pociągów	1.1.1.3.14 – sygnał na torze 1.2.1.0.8 – sygnał w punkcie operacyjnym	Sygnał odnoszący się do toru odcinka linii lub punktu operacyjnego
<b>2.3</b>	<b>Schematy stacji/stacji rozrządowej/zajezdni</b>		Stacja, stacja rozrządowa, zajezdnia są określone w RINF jako rodzaje punktów operacyjnych
2.3.1	Niepowtarzalny identyfikator punktu operacyjnego (UOPID)	1.2.0.0.1 1.2.0.0.2 1.2.0.0.3	
2.3.2	Rodzaj lokalizacji (terminal pasażerski, terminal towarowy, stacja rozrządowa, zajezdnia)	1.2.0.0.4	
2.3.3	Lokalizacja, typ i identyfikacja sygnalizatorów stałych zapewniających ochronę punktów niebezpiecznych	1.2.1.0.8.1 1.2.1.0.8.2 1.2.1.0.8.3 1.2.1.0.8.4	Sygnał odnoszący się do punktu operacyjnego
2.3.4	Oznaczenie i plan torów, z uwzględnieniem zwrotnic	1.2.1.0.2 1.2.0.0.7.1 1.2.0.0.7.2	Dodano zarys schematyczny
2.3.5	Oznaczenie peronów	1.2.1.0.6.2	
2.3.6	Długość peronów	1.2.1.0.6.4	
2.3.7	Wysokość peronów	1.2.1.0.6.5	
2.3.8	Krzywizna peronów	1.2.1.0.6.8	
2.3.9	Identyfikacja pętli	1.2.0.0.1 1.2.0.0.2 1.2.0.0.3 1.2.0.0.4	
2.3.10	Urządzenia stacjonarne do technicznej obsługi pociągów (opróżnianie toalet, myjnie, uzupełnianie wody, tankowanie, uzupełnianie piasku, zasilanie energią elektryczną do celów nietrakcyjnych)	1.2.2.0.4.1 1.2.2.0.4.2 1.2.2.0.4.3 1.2.2.0.4.4 1.2.2.0.4.5 1.2.2.0.4.6	

<b>3</b>	<b>Specjalna sekcja informacji o liniach</b>		
<b>3.1</b>	<b>Charakterystyka ogólna</b>		
3.1.1	Pierwszy kraniec odcinka linii	1.1.0.0.3	
3.1.2	Drugi kraniec odcinka linii	1.1.0.0.4	
3.1.3	Przytorowa sygnalizacja odległości (częstotliwość występowania, wygląd i umiejscowienie)	1.1.1.0.3	
3.1.4	Maksymalna dopuszczalna prędkość na każdym torze	1.1.1.1.2.5	
3.1.5	To miejsce celowo pozostawiono puste.		
3.1.6	To miejsce celowo pozostawiono puste.		
3.1.7	Środki komunikacji z ośrodkiem zarządzania i sterowania ruchem w sytuacjach normalnych, awaryjnych i kryzysowych	1.1.1.3.3.1 – Wersja urządzeń GSM-R 1.1.1.3.6.1 – Inne zainstalowane systemy łączności radiowej (dotychczasowe systemy łączności radiowej) 1.1.1.3.3.3 – Opcjonalne funkcje GSM-R	
<b>3.2</b>	<b>Szczegółowa charakterystyka techniczna</b>		
3.2.1	Profil nachylenia	1.1.1.1.3.6	
3.2.2	Lokalizacja nachylenia	1.1.1.1.3.6	
3.2.3	Tunele: lokalizacja, nazwa, długość i informacje szczególne, np. o występowaniu pomostów ewakuacyjnych i punktów ewakuacji i ratownictwa oraz o położeniu punktów bezpiecznych, w których można przeprowadzić ewakuację pasażerów; kategoria bezpieczeństwa przeciwpożarowego	1.1.1.1.8.2 1.1.1.1.8.3 1.1.1.1.8.4 1.1.1.1.8.7 1.1.1.1.8.10 1.1.1.1.8.11 1.1.1.1.8.12 1.1.1.1.8.12.1 1.1.1.1.8.13 1.1.1.1.8.13.1	
3.2.4	Obszary bez zatrzymywania identyfikacja, lokalizacja, rodzaj	1.1.1.3.14.1 1.1.1.3.14.2 1.1.1.3.14.3 1.1.1.3.14.5	Szczególny typ sygnału »obszar bez zatrzymywania« oraz długość obszaru bez zatrzymywania
3.2.5	Zagrożenia przemysłowe – miejsca, w których wychodzenie maszynisty jest niebezpieczne	1.1.0.0.1.1	
3.2.6	To miejsce celowo pozostawiono puste		

3.2.7	Rodzaj systemu sygnalizacji i odpowiadający mu system eksploatacji (np. linia dwutorowa, ruch dwukierunkowy, jazda po lewym lub prawym torze itd.)	1.1.1.3.2.1 – poziom ETCS 1.1.1.3.2.2 – Wzorzec ETCS 1.1.1.3.5.3 – Dotychczasowy system kontroli pociągu 1.1.1.0.0.2 – Normalny kierunek jazdy 1.1.0.0.1.3 – System eksploatacji	Systemy sygnalizacyjne znajdujące się już w RINF zgodnie z rozporządzeniem wykonawczym (UE) 2019/777 Dwukierunkowy system ruchu określony już w RINF na poziomie toru Parametr dla systemu jazdy dwutorowej i prawolewostronnej, określony na poziomie odcinka linii
3.2.8	To miejsce celowo pozostawiono puste		
<b>3.3</b>	<b>Podsystem »Energia«</b>		
3.3.1	System zasilania (napięcie i częstotliwość)	1.1.1.2.2.1.2	
3.3.2	Maksymalny pobór prądu przez pociąg	1.1.1.2.2.2	
3.3.3	Ograniczenie związane z poborem mocy określonego (-ych) pojazdu(-ów) trakcyjnego(-ych) z napędem elektrycznym	1.1.1.2.5.1 1.1.1.2.5.4	Znajdujące się/Nie znajdujące się już w RINF zgodnie z rozporządzeniem wykonawczym (UE) 2019/777. Parametr w grupie parametrów »Zasady i ograniczenia« w dokumencie opisującym ograniczenie
3.3.4	Ograniczenie związane z położeniem pojazdu(-ów) trakcyjnego(-ych) w celu dostosowania do wymagań związanych z odłączaniem sieci trakcyjnej (położenie pantografu)	1.1.1.2.5.5	Parametr w grupie parametrów »Zasady i ograniczenia«
3.3.5	Lokalizacja odcinków neutralnych	1.1.1.2.4.1.2	
3.3.6	Lokalizacja obszarów, które należy przejechać z pantografami w pozycji opuszczonej	1.1.1.2.4.1.2	
3.3.7	Warunki mające zastosowanie w związku z hamowaniem odzyskowym	1.1.1.2.2.4.1	
3.3.8	Maksymalny pobór prądu na każdy pantograf podczas postoju	1.1.1.2.2.3	
<b>3.4</b>	<b>Podsystem »Sterowanie«</b>		
3.4.1	Potrzeba jednoczesnego uaktywnienia więcej niż jednego systemu	1.1.1.3.10.1 1.1.1.3.10.2 1.2.1.1.9.1 1.2.1.1.9.2	



3.4.2	Specjalne warunki przy przełączaniu między różnymi systemami klasy B w zakresie zabezpieczenia pociągu, sterowania i ostrzegania	1.1.1.3.8.1.1 1.2.1.1.7.1.1	
3.4.3	Specjalne warunki techniczne wymagane do przełączania pomiędzy systemami ERTMS/ETCS a systemami klasy B, lokalizacje granicy pomiędzy systemami ERTMS/ETCS a systemami klasy B	1.1.1.3.8.3 1.2.1.1.7.3	Położenie granicy można wywnioskować na podstawie toru związanego z ETCS i sąsiedniego toru związanego z systemem klasy B.
3.4.4	Identyfikatory sieci radiołączności stosowane na trasie i specjalne instrukcje (lokalizacja) przy przełączaniu między różnymi systemami radiołączności	1.1.1.3.3.1 – Wersja urządzeń GSM-R 1.2.1.1.2.1 1.1.1.3.6.1 – Inne zainstalowane systemy łączności radiowej (dotychczasowe systemy łączności radiowej) 1.2.1.1.5.1 1.1.1.3.8.2 1.1.1.3.8.2.1 1.2.1.1.7.2 1.2.1.1.7.2.1	położenie przy przełączania można wywnioskować na podstawie toru związanego z jednym systemem radiołączności i sąsiedniego toru związanego z innym systemem radiołączności.
3.4.5	Dopuszczalność stosowania hamulca wirowoprądowego	1.1.1.1.6.2 1.2.1.0.4.2	
3.4.6	Dopuszczalność stosowania hamulca magnetycznego	1.1.1.1.6.3 1.2.1.0.4.3	
3.4.7	Identyfikatory lub numery telefonu i obszary zezwolenia (lokalizacje granicy) centrów sterowania radiowego ERTMS/ETCS na trasie	1.1.1.3.2.17 1.2.1.1.1.17	Obszar objęty RBC jest określony przez wszystkie odcinki torów linii związane z tym samym numerem identyfikacyjnym lub numerem telefonu
3.4.8	Stopień automatyzacji ATO i wersja systemu zainstalowana w urządzeniach przytorowych	1.1.1.3.13.1 1.1.1.3.13.2 1.2.1.1.10.1 1.2.1.1.10.2	Parametry RINF związane z odcinkiem toru linii
3.4.9	System łączności ATO obsługiwany przez urządzenia przytorowe	1.1.1.3.13.3 1.2.1.1.10.3	
3.4.10	Big Metal Mass (elementy metalowe o dużej masie)	1.1.1.3.2.18 1.2.1.1.1.18	
3.4.11	Integralność pociągu potwierdzona przez urządzenia pokładowe	1.1.1.3.2.8 1.2.1.1.1.8	
<b>3.5</b>	<b>Podsystem »Ruch kolejowy«</b>		
3.5.1	Język operacyjny	1.1.0.0.1.2 1.2.0.0.0.8”	

d) dodaje się sekcję D3 w brzmieniu:

„Dodatek D3

**Informacje techniczne dotyczące urządzeń przytorowych ERTMS istotne w kontekście eksploatacji, które zarządca infrastruktury musi przekazać przedsiębiorstwu kolejowemu**

Uwagi:

1. Przedstawione tu informacje stanowią uzupełnienie kontroli zgodności pojazdu z trasą, co do której uznaje się, że została już przeprowadzona w przypadku pociągu, który ma jeździć na danej trasie. Informacje te muszą przekazywać zarządcy infrastruktury za pomocą RINF. Parametry te można opublikować w aplikacji RINF, stosując pojęcie „podzbioru wspólnych charakterystyk” zdefiniowane w słowniku ERA i rozporządzeniu wykonawczym (UE) 2019/777 dotyczącym RINF, zmienionym rozporządzeniem wykonawczym (UE) 2023/1694.
2. Większość informacji wymienionych poniżej nie jest widoczna dla maszynisty w inny sposób lub może zostać dostrzeżona jedynie pośrednio w niektórych warunkach operacyjnych, zwykle poprzez obserwację zachowania systemu w określonych sytuacjach.
3. W pozycji 1.5 wskazano minimalny zestaw wartości krajowych ETCS, które należy udostępnić przedsiębiorstwom kolejowym. Zarządcy infrastruktury przekazują również przedsiębiorstwu kolejowemu na żądanie pełny zestaw wartości krajowych.
4. Terminy ERTMS wymienione w tabeli zdefiniowano w glosariuszu i specyfikacji wymagań systemowych TSI »Sterowanie« (odpowiednio w pozycjach 3 i 4 dodatku A).
5. Dzięki informacjom zawartym w niniejszym dodatku maszyniści będą się lepiej orientować w warunkach operacyjnych, które muszą uwzględnić, prowadząc pociąg z wykorzystaniem ERTMS w sieci zarządcy infrastruktury. Informacje te można wykorzystywać na szkoleniach maszynistów i można je włączać do zasad i procedur przedsiębiorstw kolejowych.

Numer	Informacje	Wyjaśnienie
<b>1</b>	<b>Specyfika ETCS</b>	
1.1	Wskazanie, czy urządzenia przytorowe ETCS zaprojektowano tak, aby przekazywały informacje o warunkach torowych, a jeżeli tak to jakich.	Jeżeli urządzenia przytorowe nie informują o warunkach torowych, maszynista będzie musiał otrzymać takie informacje w inny sposób.
1.2	Wskazanie, czy urządzenia przytorowe ETCS wykonują procedurę dotyczącą przejazdu kolejowego (LX) lub równoważne rozwiązanie	Jeżeli w urządzeniach przytorowych nie przewidziano rozwiązań w zakresie uszkodzonych przejazdów kolejowych (które są zwykle chronione za pomocą systemu technicznego), wówczas maszyniści będą musieli postępować zgodnie z instrukcjami otrzymywanymi z innego źródła.
1.3	Niedobór przechyłki, na podstawie którego określa się podstawowy statyczny profil prędkości linii, oraz inne kategorie pociągów o niedoborze przechyłki, dla których urządzenia przytorowe ETCS skonfigurowano tak, aby zapewniały statyczne profile prędkości.	Podstawowe informacje przekazywane maszynistom prowadzącym pociągi o tolerowanym niedoborze przechyłki niższym niż niedobory, dla których urządzenia ETCS zapewniają statyczne profile prędkości.
1.4	Możliwe przyczyny odrzucenia pociągu przez centrum sterowania radiowego ETCS	Wykaz przypadków, w których zarządca infrastruktury dokonuje wyborów konstrukcji systemu
1.5	Wartości krajowe ETCS	Minimalny zestaw parametrów przekazywanych przedsiębiorstwom kolejowym.

1.5.1	D_NVROLL	Parametr wykorzystywany przez wyposażenie pokładowe ETCS do nadzorowania odległości dozwolonej przy realizacji funkcji ochrony przed staczeniem oraz ochrony przed jazdą w tył
1.5.2	Q_NVEMRRLS	Kwalifikator określający, czy można przerwać hamowanie awaryjne z przyczyn innych niż zatrzymanie przez system w wyniku hamowania nagłego niezwłocznie, gdy sytuacja powróci do normy, czy dopiero po zatrzymaniu pociągu.
1.5.3	V_NVALLOWOVTRP	Maksymalna dopuszczalna prędkość, przy wyborze funkcji »Ręczne unieważnienie EOA«
1.5.4	V_NVSUPOVTRP	Dopuszczalne ograniczenie prędkości nadzorowane, gdy działa funkcja »Ręczne unieważnienie EOA«
1.5.5	D_NVOVTRP	Maksymalna odległość, na jakiej zawieszono jest zatrzymanie przez system w wyniku hamowania nagłego
1.5.6	T_NVOVTRP	Maksymalny czas, na jaki zawieszono jest zatrzymanie przez system w wyniku hamowania nagłego
1.5.7	D_NVPOTRP	Maksymalna odległość przejazdu pociągu wstecz w trybie po zatrzymaniu przez system w wyniku hamowania nagłego
1.5.8	T_NVCONTACT	Maksymalny czas bez bezpiecznego komunikatu z centrum sterowania radiowego, zanim pociąg podejmie reakcję
1.5.9	M_NVCONTACT	Określenie reakcji urządzeń pokładowych systemu po upływie czasu określonego przez zmienną T_NVCONTACT
1.5.10	M_NVDERUN	Kwalifikator określający, czy wyposażenie pokładowe ETCS zezwala na zmianę wartości identyfikatora maszynisty w czasie jazdy pociągu czy jedynie podczas postoju
1.5.11	Q_NVDRIVER_ADHES	Kwantyfikator określający, czy maszynista może zmodyfikować współczynnik przyczepności wykorzystywany przez wyposażenie pokładowe ETCS do obliczenia krzywych hamowania
1.5.12	Q_NVSBTSPERM	Pozwolenie na stosowanie hamulca roboczego w ramach monitorowania prędkości docelowej
1.5.13	Wartości krajowe wykorzystywane w modelu hamowania	Zestaw parametrów do poprawiania krzywych hamowania obliczanych przez wyposażenie pokładowe ETCS zgodnie marginesami dokładności, skuteczności i bezpieczeństwa wymaganymi przez zarządcę infrastruktury
<b>2</b>	<b>Specyfika GSM-R</b>	
2.1	Wskazanie, czy sieć GSM-R skonfigurowano tak, aby możliwe było przymusowe wyrejestrowanie numeru funkcyjnego przez innego maszynistę	Od tej funkcji zależy, jakie reguły eksploatacji będą obowiązywały maszynistów i dyżurnych ruchu w przypadku radiotelefonów zarejestrowanych pod złymi numerami.

2.2	Szczególne ograniczenia nałożone przez operatora sieci GSM-R w odniesieniu do wyposażenia pokładowego ETCS działającego wyłącznie w oparciu o komutację łączy.	W stosownych przypadkach ograniczenia te mają służyć do zarządzania ograniczoną liczbą połączeń radiowych wykonywanych w oparciu o komutację łączy, które mogą być obsługiwane jednocześnie przez centrum sterowania radiowego.”
-----	--	--

49) W całym tekście tytuł dodatku F otrzymuje brzmienie:

„Wymagania dotyczące kwalifikacji zawodowych w odniesieniu do zadań w zakresie »towarzyszenia pociągowi«;”

50) W całym tekście tytuł dodatku G otrzymuje brzmienie:

„Wymagania dotyczące kwalifikacji zawodowych w odniesieniu do zadania przygotowania pociągów”;

51) W dodatku G pkt 1 lit. a) otrzymuje brzmienie:

„a) Niniejszy dodatek, który należy odczytywać w związku z pkt 4.6 i 4.7, stanowi wykaz elementów uznanych za istotne dla zadania przygotowania pociągu w sieci.”;

52) W dodatku G pkt 3 lit. a) otrzymuje brzmienie:

„a) Stosowanie reguł dotyczących przygotowania pociągu, zestawiania składu pociągów, hamowania pociągów, załadunku pociągów itp. w celu zapewnienia zdolności pociągu do ruchu;”;

53) dodatek I otrzymuje brzmienie:

„Dodatek I

**Wykaz obszarów, w odniesieniu do których nadal można stosować przepisy krajowe zgodnie z art. 8 dyrektywy 2016/798/UE**

1. DZIEDZINY, KTÓRYCH MOGĄ DOTYCZYĆ PRZEPISY KRAJOWE

a) Manewrowanie

- Z wyłączeniem zasad operacyjnych w przypadku automatycznego sprzęgu sterowanego cyfrowo (DAC)
- Krajowe przepisy dotyczące manewrowania ERTMS ograniczają się do obszarów określonych w części C dodatku A.

b) Zasady sygnalizacji

- Zasady operacyjne dotyczące krajowych systemów sygnalizacji

c) Maksymalne prędkości w trybie awaryjnym, w tym przy jeździe na widoczność

d) Ostrożna jazda

e) Lokalne reguły eksploatacji

- Reguły o ściśle lokalnym charakterze odnoszące się do szczególnych warunków lokalnych, w przypadku gdy nie są wymienione w RINF zgodnie z art. 14 ust. 11 dyrektywy (UE) 2016/797.

f) Eksploatacja w trakcie robót

g) Bezpieczna eksploatacja pociągów próbnych

h) Widoczność pociągu

- Czoło pociągu (zob. pkt 4.2.2.1.2)
- Istniejące pojazdy niezgodne z TSI

i) Zarządzanie sytuacją kryzysową i reagowanie w sytuacjach kryzysowych (zob. pkt 4.2.3.7)

- Rola władz lokalnych/krajowych oraz służb ratowniczych oraz ich dane kontaktowe
- Metody i procedury stosowane w sytuacjach kryzysowych nieobjętych wymaganiami określonymi w niniejszym rozporządzeniu, w tym powiadamianie o wypadkach i incydentach: instrukcje krajowe dotyczące trybu powiadamiania organów

- j) Metodyka komunikacji w sprawach dotyczących bezpieczeństwa
  - Krajowe instrukcje operacyjne (zob. dodatek C2)
- k) Wymogi dotyczące znajomości trasy zgodnie z krajową transpozycją dyrektywy 2007/59/WE

## 2. WYKAZ PUNKTÓW OTWARTYCH

- a) Transport nadzwyczajny
- b) Szczególne wymogi dotyczące eksploatacji pociągów w transporcie intermodalnych przekraczających skrajnię ładunkową, ale nieprzekraczających numeru linii
- c) Informacje o jeździe pociągów dla maszynistów (zob. 4.2.1.2.3)
  - Informacje dodatkowe”;
- d) Rejestracja danych z monitorowania poza pociągiem (zob. pkt 4.2.3.5.1)
  - Informacje dodatkowe
- e) Rejestracja danych z monitorowania na pokładzie pociągu (zob. pkt 4.2.3.5.2)
  - Informacje dodatkowe
- f) Kompetencje zawodowe (zob. pkt 4.2.1.1 i 4.6)
  - Wymagania dotyczące kwalifikacji zawodowych w odniesieniu do zadań w zakresie dyspozycji i zezwalania na ruchy pociągu.
  - Dowód kompetencji zawodowych.
- g) Warunki zdrowotne i warunki bezpieczeństwa pracy (zob. pkt 4.7)
  - Wartości graniczne obecności alkoholu, narkotyków i leków psychotropowych (zob. pkt 4.7.1)
- h) Wspólne zasady i reguły eksploatacji (zob. pkt 4.4 i dodatek B)
  - Piaskowanie – automatyczne urządzenie do piaskowania i meldowanie w przypadku użycia urządzenia do piaskowania,
  - Awaria przejazdu kolejowego – dodatkowe informacje.
- i) Metodyka komunikacji w sprawach dotyczących bezpieczeństwa
  - Dodatkowe warunki (zob. dodatek C1)
- j) Eksploatacja w długich tunelach (zob. pkt 4.3.5)
  - Informacje dodatkowe”;

54) w dodatku J wprowadza się następujące zmiany:

a) w tabeli pierwszej wprowadza się następujące zmiany:

(i) po wierszu „Zezwalanie na ruch pociągów” dodaje się nowy wiersz w brzmieniu:

„Pociąg w transporcie intermodalnym	Pociąg w transporcie intermodalnym oznacza pociąg towarowy składający się w całości lub częściowo z wagonów towarowych, na które załadowano intermodalne jednostki ładunkowe (np. nadwozia wymienne, naczepy, kontenery, kontenery rolkowe).”
-------------------------------------	---

(ii) wiersz „Ostrzeżenie o sytuacji kryzysowej” otrzymuje brzmienie:

„Ostrzeżenie o sytuacji kryzysowej	Wydawanie ostrzeżenia o sytuacji kryzysowej w niektórych sytuacjach niebezpiecznych w celu ostrzeżenia wszystkich pociągów/składów manewrowych na określonym obszarze.”
------------------------------------	---

(iii) po wierszu „Ostrzeżenie o sytuacji kryzysowej” dodaje się wiersz w brzmieniu:

„End Of Authority (koniec zezwolenia na jazdę)	Miejsce, do którego zezwala się odjechać pociągowi lub składowi manewrowemu.”
--	---

- (iv) wiersz „Czynność o istotnym znaczeniu dla bezpieczeństwa” otrzymuje brzmienie:

„Zadanie o istotnym znaczeniu dla bezpieczeństwa	Zadanie, mające wpływ na bezpieczeństwo kolei, wykonywane przez personel przygotowujący, prowadzący, kontrolujący lub w inny sposób zaangażowany w ruch pociągów.”
--	--

- (v) po wierszu „Planowany postój” dodaje się nowy wiersz „Skład manewrowy”:

„Skład manewrowy	Pojazd trakcyjny sam albo sprzęgnięty z zestawem pojazdów, który ma poruszać się w warunkach pracy manewrowej bez danych o pociągu.”
------------------	--

- (vi) wiersz „Dyżurny ruchu” otrzymuje brzmienie:

„Dyżurny ruchu	Personel odpowiedzialny za ustalanie tras pociągów/składów manewrowych i wydawanie instrukcji maszynistom.”
----------------	---

- (vii) wiersz „Pociąg” otrzymuje brzmienie:

„Pociąg	Pociąg definiuje się jako a) pojazd(-y) trakcyjny(-e) ze sprzęgniętymi pojazdami lub bez, w przypadku którego dostępne są dane o pociągu, eksploatowanym między co najmniej dwoma określonymi punktami zgodnie z przydzieloną trasą pociągu i identyfikowaną za pomocą niepowtarzalnego numeru rozkładowego pociągu.”
---------	---

- (viii) po wierszu „Pociąg” dodaje się wiersz w brzmieniu:

„Skład pociągu	Skład pociągu to kolejność pojazdów w pociągu. Oznacza to zarówno skład się pojazdów w obrębie pociągu, jak i ich szczególne charakterystyki pojazdów.”
----------------	---

- (ix) wiersz „Przygotowanie pociągu” otrzymuje brzmienie:

„Przygotowanie pociągu	Proces zapewniający, aby pociąg był w odpowiednim stanie do rozpoczęcia wykonywania przewozu oraz aby urządzenia w pociągu były prawidłowo rozmieszczone, a skład pociągu był odpowiedni do wyznaczonej trasy. Obejmuje ono sprzęganie lub rozprzęganie pojazdów, łączenie lub rozłączanie przewodów rurowych, mediów, kabli oraz sygnału oznaczenia końca pociągu. Przygotowanie pociągu obejmuje również ustawienie konfiguracji hamulca oraz inspekcje, badania i kontrole przed odjazdem. <i>Uwaga:</i> Ruch w celu włączenia pojazdu do składu pociągu lub usunięcia pojazdu ze składu pociągu jest to jazda manewrowa.”
------------------------	---

- b) w tabeli drugiej wprowadza się następujące zmiany:

- (i) po wierszu „COTIF” dodaje się wiersz w brzmieniu:

„CT	Transport intermodalny”
-----	-------------------------

- (ii) po wierszu „ENE” dodaje się wiersz w brzmieniu:

„EOA	End Of Authority (koniec zezwolenia na jazdę)”
------	--

(iii) po wierszu »GSM-R« dodaje się nowy wiersz w brzmieniu:

„ILU	Intermodalna jednostka ładunkowa”
------	-----------------------------------

(iv) po wierszu „Przedsiębiorstwo kolejowe” dodaje się wiersz w brzmieniu:

„SIL	Poziom Nienaruszalności Bezpieczeństwa”
------	---