



DZIENNIK USTAW

RZECZYPOSPOLITEJ POLSKIEJ

Warszawa, dnia 14 listopada 2023 r.

Poz. 2474

ROZPORZĄDZENIE MINISTRA INFRASTRUKTURY¹⁾

z dnia 20 października 2023 r.

zmieniające rozporządzenie w sprawie ogólnych warunków prowadzenia ruchu kolejowego i sygnalizacji

Na podstawie art. 17 ust. 7 ustawy z dnia 28 marca 2003 r. o transporcie kolejowym (Dz. U. z 2023 r. poz. 1786, 1720 i 2029) zarządza się, co następuje:

§ 1. W rozporządzeniu Ministra Infrastruktury z dnia 18 lipca 2005 r. w sprawie ogólnych warunków prowadzenia ruchu kolejowego i sygnalizacji (Dz. U. z 2015 r. poz. 360 i 1476, z 2016 r. poz. 1849 oraz z 2019 r. poz. 964 i 2352) wprowadza się następujące zmiany:

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

„§ 1b. Ilekroć w rozporządzeniu jest mowa o wskaźniku umieszczonym na maszcie semafora, w przypadku semafora zawieszono na bramce lub specjalnej konstrukcji wsporczej obok toru lub nad torem, oznacza to wskaźnik umieszczony pod lub nad latarnią sygnałową.”;

2) w § 2:

a) w ust. 2 w pkt 3 w lit. d kropkę zastępuje się średnikiem i dodaje się pkt 4 w brzmieniu:

„4) odstępy ETCS – stanowiące część toru szlakowego między dwoma kolejnymi punktami mogącymi stanowić koniec zezwolenia na jazdę w określonym kierunku, to jest między:

- a) dwoma semaforami,
- b) wskaźnikiem W ETCS 10 lub W ETCS 11 a semaforem,
- c) semaforem a wskaźnikiem W ETCS 10 lub W ETCS 11,
- d) dwoma kolejnymi wskaźnikami W ETCS 10 lub W ETCS 11

– w przypadkach, o których mowa w § 30aa ust. 1 pkt 2 i 3.”;

b) po ust. 2 dodaje się ust. 2a w brzmieniu:

„2a. Na szlaku można jednocześnie stosować podział na odstępy, o których mowa w ust. 2 pkt 3 i 4.”;

3) w § 3:

a) w ust. 4 pkt 3 otrzymuje brzmienie:

„3) posterunki odstępowe, których zadaniem jest wyłącznie regulacja następstwa pociągów, przez wydanie zezwolenia na ich przejazd tylko wówczas, gdy przyległy odstęp jest wolny; na szlakach wyposażonych w samoczynną blokadę liniową funkcje posterunków odstępowych spełniają samoczynne semafony odstępowe blokady, a przy prowadzeniu ruchu z wykorzystaniem Europejskiego Systemu Sterowania Pociągami (ERTMS/ETCS), zwanego dalej „systemem ERTMS/ETCS”, punkty usytuowane na szlaku mogące stanowić koniec zezwolenia na jazdę w określonym kierunku oznaczone odpowiednimi wskaźnikami.”;

¹⁾ Minister Infrastruktury kieruje działem administracji rządowej – transport, na podstawie § 1 ust. 2 pkt 2 rozporządzenia Prezesa Rady Ministrów z dnia 18 listopada 2019 r. w sprawie szczegółowego zakresu działania Ministra Infrastruktury (Dz. U. z 2021 r. poz. 937).

- b) dodaje się ust. 7 w brzmieniu:
„7. W przypadku, o którym mowa w § 30aa ust. 1 pkt 3, granicę pomiędzy szlakiem a posterunkiem zapowiadawczym stanowi ostatni wskaźnik W ETCS 10 przed rozjazdami danego posterunku, patrząc od strony pociągu wjeżdżającego na posterunek.”;
- 4) w § 11a:
- a) w ust. 1 wyrazy „Europejski System Sterowania Pociągiem (ERTMS/ETCS)” zastępuje się wyrazami „system ERTMS/ETCS”;
- b) ust. 2 otrzymuje brzmienie:
„2. System ERTMS/ETCS jest systemem kontroli jazdy pociągu zdefiniowanym w technicznych specyfikacjach interoperacyjności w zakresie podsystemu „Sterowanie”.”;
- c) w ust. 4 pkt 2 otrzymuje brzmienie:
„2) poziomu STM lub NTC.”;
- 5) w § 21 w ust. 4 pkt 1 i 1a otrzymują brzmienie:
- „1) w pociągach kursujących na liniach kolejowych z prędkością nieprzekraczającą 160 km/h i z pojazdami trakcyjnymi wyposażonymi przynajmniej w jeden rodzaj czynnych i sprawnych urządzeń kontrolujących czujność maszynisty oraz urządzenia radiołączności pociągowej;
- 1a) w pociągach kursujących na liniach kolejowych z prędkością nieprzekraczającą 160 km/h z wykorzystaniem systemu ERTMS/ETCS w poziomie 0, w poziomie STM lub NTC lub w poziomie 1 LS.”;
- 6) w § 21a we wprowadzeniu do wyliczenia wyrazy „130 km/h” zastępuje się wyrazami „160 km/h”;
- 7) w § 24 w ust. 1 w pkt 6 kropkę zastępuje się średnikiem i dodaje się pkt 7 w brzmieniu:
„7) za pomocą urządzeń systemu ERTMS/ETCS.”;
- 8) w § 25:
- a) po ust. 8 dodaje się ust. 8a w brzmieniu:
„8a. Dyżurny ruchu lub inny uprawniony pracownik posterunku zapowiadawczego może wyprawić lub przepuścić pociąg wyposażony w system ERTMS/ETCS na tor szlakowy:
- 1) z ruchem jednokierunkowym – jeżeli ustali, że ten tor lub najbliższy odstęp lub odstęp ETCS tego toru jest wolny i nie ma przeszkód do jazdy;
- 2) z ruchem dwukierunkowym – jeżeli spełniony jest warunek określony w pkt 1 oraz nastąpiło wymagane porozumienie wykluczające jazdę po tym torze pociągu przeciwnego kierunku.”;
- b) w ust. 9 dodaje się zdanie drugie w brzmieniu:
„W przypadku stosowania odstępów ETCS, odstęp ETCS uważa się za wolny wtedy, gdy urządzenia kontroli niezajętości przekazują informację o niezajętości tego odstępu.”;
- c) w ust. 10:
- we wprowadzeniu do wyliczenia wyrazy „lub odstęp” zastępuje się wyrazami „, , odstęp lub odstęp ETCS”;
- w pkt 3 kropkę zastępuje się przecinkiem i dodaje się wyraz „lub”;
- dodaje się pkt 4 w brzmieniu:
„4) stanu urządzeń kontroli niezajętości.”;
- d) w ust. 11 w pkt 1 w lit. e średnik zastępuje się przecinkiem i dodaje się lit. f w brzmieniu:
„f) przy prowadzeniu ruchu na szlaku wyposażonym w system ERTMS/ETCS poziomu 2, który wydaje zezwolenia na jazdę w oparciu o informację o stanie niezajętości – właściwe urządzenie powtarzające nie wskazuje zajętości pierwszego odstępu lub pierwszego odstępu ETCS.”;
- e) ust. 15 otrzymuje brzmienie:
„15. Zapowiadanie pociągów za pomocą urządzeń łączności telefonicznej, a w przypadku przerwy w łączności telefonicznej za pomocą urządzeń łączności radiotelefonicznej, stosuje się:
- 1) na szlakach niewyposażonych w urządzenia, o których mowa w § 24 ust. 1 pkt 2, 3, 4 lub 7, chyba że prowadzenie ruchu pociągów odbywa się w sposób określony w § 24 ust. 1 pkt 5 lub 6;
- 2) na szlakach wyposażonych w urządzenia, o których mowa w § 24 ust. 1 pkt 2, 3, 4 lub 7, gdy urządzenia te nie są lub nie mogą być podstawą prowadzenia ruchu.”;

f) ust. 17 otrzymuje brzmienie:

„17. Przy zapowiadaniu pociągów podaje się ich numer lub nazwę oraz informację, że pociąg jedzie pod nadzorem urządzeń systemu ERTMS/ETCS, bez dodatkowych oznaczeń stosowanych w rozkładzie jazdy pociągów, z wyjątkiem pojazdów trakcyjnych jadących luzem, pociągów technologicznych zarządcy infrastruktury, ratunkowych, próbnych, doświadczalnych, inspekcyjnych, specjalnego znaczenia, których rodzaj należy określić.”;

9) § 30a otrzymuje brzmienie:

„§ 30a. 1. Na odcinkach linii kolejowych wyposażonych w urządzenia przytorowe systemu ERTMS/ETCS poziomu 1 lub poziomu 2 urządzenia te przekazują do urządzeń pokładowych tego systemu:

- 1) zezwolenie na jazdę, w tym informacje o punkcie stanowiącym koniec zezwolenia na jazdę oraz o dopuszczalnych prędkościach jazdy obowiązujących do tego punktu;
- 2) inne niezbędne informacje odnoszące się do jazdy pociągu, odpowiadające informacjom przekazywanym przez odpowiednie wskaźniki określone w § 112, § 113 i § 113b.

2. Wykaz informacji, o których mowa w ust. 1 pkt 2, i sposób ich przekazywania określa zarządca infrastruktury w przepisach wewnętrznych.”;

10) po § 30a dodaje się § 30aa w brzmieniu:

„§ 30aa. 1. W przypadku wyposażenia odcinka linii kolejowej w system ERTMS/ETCS poziomu 2 dopuszcza się:

- 1) wyposażenie takiego odcinka linii kolejowej w sygnalizatory przytorowe w pełnym zakresie; urządzenia te nadają sygnały równoległe z działaniem urządzeń przytorowych systemu ERTMS/ETCS; maszynista prowadzi pociąg zgodnie z § 30b ust. 2, a jeżeli pociąg nie jest wyposażony w urządzenia pokładowe tego systemu, maszynista stosuje się do sygnałów i wskaźników, o których mowa w dziale III;
- 2) wyposażenie takiego odcinka linii kolejowej w sygnalizatory przytorowe, przy czym:
 - a) przy czynnych urządzeniach systemu ERTMS/ETCS – następuje brak świateł na semaforach, tarczach ostrzegawczych semaforowych oraz sygnalizatorach powtarzających; maszynista prowadzi pociąg zgodnie z § 30b ust. 2; pociąg przejeżdża obok semafora w oparciu o sygnał SE „Jazda zgodnie ze wskazaniami systemu ERTMS/ETCS”;
 - b) na potrzeby przejazdu pociągu niewyposażonego w urządzenia pokładowe systemu ERTMS/ETCS, prowadzenia manewrów lub w przypadku awarii urządzeń systemu ERTMS/ETCS semafony, tarcze ostrzegawcze semaforowe oraz sygnalizatory powtarzające nadają sygnały, inne niż sygnał SE „Jazda zgodnie ze wskazaniami systemu ERTMS/ETCS”, i maszynista stosuje się do sygnałów i wskaźników, o których mowa w dziale III;
- 3) brak wyposażenia takiego odcinka linii kolejowej w semafony, tarcze ostrzegawcze semaforowe oraz sygnalizatory powtarzające i prowadzenie pociągu przez maszynistę wyłącznie w oparciu o wskazania pulpitu pokładowego systemu ERTMS/ETCS.

2. Na posterunkach ruchu sąsiadujących z odcinkami linii kolejowych, o których mowa w ust. 1 pkt 2 i 3, dopuszcza się stosowanie sygnału SE „Jazda zgodnie ze wskazaniami systemu ERTMS/ETCS”.

3. Szlaki i posterunki ruchu na odcinkach linii kolejowych, o których mowa w ust. 1, oznacza się w wewnętrznym rozkładzie jazdy pociągów wraz ze wskazaniem danego przypadku określonego odpowiednio w ust. 1.”;

11) w § 30c w ust. 1 pkt 2 otrzymuje brzmienie:

„2) przez Centrum Sterowania Radiowego (RBC) lub urządzenia sterowania ruchem kolejowym bezpośrednio zintegrowane z systemem ERTMS/ETCS, a jeżeli nie ma takiej możliwości, za pomocą odpowiednich balis – w przypadku systemu ERTMS/ETCS poziomu 2.”;

12) § 30d otrzymuje brzmienie:

„§ 30d. W przypadkach niespełnienia warunków, o których mowa w § 21a, § 30a ust. 1 i § 30c, prowadzenie pociągu nie może odbywać się z prędkością przekraczającą 160 km/h.”;

13) w § 31 dodaje się ust. 13 w brzmieniu:

„13. W przypadku, o którym mowa w § 30aa ust. 1 pkt 2, jeżeli na długości toru głównego na posterunku ruchu ustawiono wskaźniki W ETCS 10 lub W ETCS 11, to wjazdu pociągu wyposażonego w urządzenia pokładowe systemu ERTMS/ETCS na taki tor, który jest wolny co najmniej do pierwszego wskaźnika W ETCS 10 lub W ETCS 11, nie uznaje się za wjazd na tor częściowo zajęty. Maszynista prowadzi pociąg zgodnie z § 30b ust. 2, a semafor wjazdu lub drogowskazowy, o ile został zabudowany, jest przejeżdżany na sygnał SE „Jazda zgodnie ze wskazaniami systemu ERTMS/ETCS”.”;

14) w § 33 dodaje się ust. 13 w brzmieniu:

„13. W przypadkach, o których mowa w § 30aa ust. 1 pkt 2 i 3, przy prowadzeniu pociągu zgodnie z § 30b ust. 2, zezwolenie na jazdę (MA) jest podawane przez urządzenia systemu ERTMS/ETCS. Przepisów ust. 2 i 4–9a nie stosuje się.”;

15) w § 36 ust. 1 otrzymuje brzmienie:

„1. Jeżeli pracownik obsługujący urządzenia sterowania ruchem kolejowym zauważy lub dowie się, że dalsza jazda pociągu grozi niebezpieczeństwem, powinien natychmiast zmienić sygnał zezwalający na semaforze na sygnał „Stój” lub natychmiast odwołać zezwolenie na jazdę (MA) w systemie ERTMS/ETCS.”;

16) w dziale II po rozdziale 4 dodaje się rozdział 4a w brzmieniu:

„Rozdział 4a

Przyjmowanie, wyprawianie i przepuszczanie pociągów na posterunkach odcinka zdalnego prowadzenia ruchu w sytuacjach awaryjnych

§ 40a. Przez sytuację awaryjną na posterunkach odcinka zdalnego prowadzenia ruchu rozumie się wystąpienie nagłego i niespodziewanego stanu niesprawności technicznej systemów, elementów i podzespołów prowadzenia ruchu, skutkujących wstrzymaniem ruchu lub ograniczeniami przepustowości odcinka i opóźnieniami pociągów. Sytuacja awaryjna dotyczy niesprawności na odcinku zdalnego prowadzenia ruchu polegającej na całkowitej utracie możliwości:

- 1) sterowania posterunkami odcinka zdalnego prowadzenia ruchu;
- 2) przestawiania zwrotnic lub braku kontroli położenia zwrotnic na posterunkach odcinka zdalnego prowadzenia ruchu.

§ 40b. W przypadkach, o których mowa w § 40a, zarządca infrastruktury w obrębie posterunku odcinka zdalnego prowadzenia ruchu bez miejscowej obsady w celu kontynuowania prowadzenia ruchu kolejowego może wprowadzić w sposób udokumentowany awaryjny tryb prowadzenia ruchu.

§ 40c. W granicach posterunku odcinka zdalnego prowadzenia ruchu bez miejscowej obsady zarządca infrastruktury może powierzyć, w ramach awaryjnego trybu prowadzenia ruchu, czynności związane z przygotowaniem drogi przebiegu pociągu, obserwacją pociągu i potwierdzeniem jego przejazdu pracownikowi zatrudnionemu na stanowisku automatyka lub toromistrza. Czynności, o których mowa w zdaniu pierwszym, są wykonywane wyłącznie z wykorzystaniem przewidzianych w tym celu środków zapobiegawczych.

§ 40d. Warunkiem powierzenia czynności, o których mowa w § 40c, jest:

- 1) posiadanie dokumentu upoważniającego do wykonywania czynności na stanowisku automatyka lub toromistrza określonego w przepisach wydanych na podstawie art. 22d ust. 3 ustawy z dnia 28 marca 2003 r. o transporcie kolejowym;
- 2) co najmniej rok doświadczenia zawodowego na stanowisku automatyka lub toromistrza;
- 3) udokumentowane przeszkolenie gwarantujące bezpieczną realizację czynności, o których mowa w § 40c;
- 4) przeprowadzenie autoryzacji, o której mowa w przepisach wydanych na podstawie art. 22d ust. 3 ustawy z dnia 28 marca 2003 r. o transporcie kolejowym, obejmującej także czynności i zadania związane z udziałem w czynnościach, o których mowa w § 40c.

§ 40e. Dla awaryjnego trybu prowadzenia ruchu zarządca infrastruktury w regulaminach technicznych posterunków odcinków zdalnego prowadzenia ruchu określa zasady prowadzenia ruchu dla pierwszego przebiegu pociągowego i kolejnych przebiegów pociągowych co najmniej w zakresie:

- 1) określenia miejsca i potwierdzenia wjazdu lub wyjazdu z sygnałem końca pociągu;
- 2) sposobu dokumentowania wykonywanych czynności z wykorzystaniem dostępnych środków zapobiegawczych;
- 3) roli pracownika uczestniczącego w przygotowaniu drogi przebiegu pociągu, obserwacji pociągu i potwierdzenia jego przejazdu, uwzględniając możliwość uczestniczenia w realizacji przebiegu pracownika zatrudnionego na stanowisku automatyka lub toromistrza, o których mowa w § 40c zdanie pierwsze.

§ 40f. Pracownikowi zatrudnionemu na stanowisku automatyka lub toromistrza w czasie wykonywania czynności, o których mowa w § 40c zdanie pierwsze, nie powierza się innych czynności zawodowych.

§ 40g. W granicach posterunku odcinka zdalnego prowadzenia ruchu, na którym wprowadzono awaryjny tryb prowadzenia ruchu, prędkość wjazdu, wyjazdu lub przejazdu pojazdu kolejowego nie może przekroczyć 40 km/h.

§ 40h. Awaryjny tryb prowadzenia ruchu zostaje zakończony w przypadku ustania przyczyny jego wprowadzenia albo zapewnienia miejscowej obsługi lub doraźnego posterunku zwrotniczowskiego. Informacja o zakończeniu trybu awaryjnego przekazywana jest do wiadomości pracowników biorących udział w tym trybie w sposób udokumentowany.

§ 40i. Szczegółowe warunki przyjmowania, wyprawiania i przepuszczania pociągów na posterunkach odcinka zdalnego prowadzenia ruchu w ramach awaryjnego trybu prowadzenia ruchu oraz rodzaje używanych w tym celu środków zapobiegawczych określa zarządca infrastruktury w przepisach wewnętrznych.”;

17) w § 42:

a) po ust. 4 dodaje się ust. 4a w brzmieniu:

„4a. W przypadkach, o których mowa w § 30aa ust. 1 pkt 2 i 3, oraz w przypadkach szlaków wyposażonych w urządzenia zdalnego prowadzenia ruchu, ruch kolejowy prowadzi dyżurny ruchu odcinkowy przez obsługę urządzeń zdalnego prowadzenia ruchu. Przepisu ust. 4 nie stosuje się.”,

b) w ust. 5 w pkt 4 kropkę zastępuje się średnikiem i dodaje się pkt 5 w brzmieniu:

„5) na pulpicie pokładowym systemu ERTMS/ETCS podano zezwolenie na jazdę (MA).”,

c) w ust. 6 w pkt 2 kropkę zastępuje się średnikiem i dodaje się pkt 3 w brzmieniu:

„3) na pulpicie pokładowym systemu ERTMS/ETCS podano zezwolenie na jazdę (MA).”,

d) w ust. 8 w pkt 3 kropkę zastępuje się średnikiem i dodaje się pkt 4 w brzmieniu:

„4) na pulpicie pokładowym systemu ERTMS/ETCS podano zezwolenie na jazdę (MA), a semafor wjazdowy – jeśli jest – wskazuje sygnał SE „Jazda zgodnie ze wskazaniami systemu ERTMS/ETCS”.”;

18) w § 43:

a) po ust. 1 dodaje się ust. 1a w brzmieniu:

„1a. W przypadku szlaków wyposażonych w urządzenia zdalnego prowadzenia ruchu, ruch kolejowy po torze zamkniętym prowadzi dyżurny ruchu odcinkowy przez obsługę urządzeń zdalnego prowadzenia ruchu, o ile te urządzenia umożliwiają prowadzenie ruchu kolejowego po torze zamkniętym. Przepisów ust. 3 i 5 nie stosuje się.”,

b) ust. 2 otrzymuje brzmienie:

„2. Dla pociągu, który dojeżdża do następnego posterunku:

1) po szlaku jednotorowym lub po torze prawym szlaku dwutorowego – obsługuje się semafor oraz blokadę liniową, jeżeli urządzenia na to pozwalają;

2) po torze lewym szlaku dwutorowego – semaforów nie obsługuje się, chyba że posterunek posiada semafor wjazdowy przystosowany do wjazdu w kierunku przeciwnym do zasadniczego albo że przy torze lewym, patrząc w kierunku jazdy, znajduje się semafor wjazdowy;

3) na szlaku z dwukierunkową blokadą półsamoczynną dla każdego toru obowiązuje zasada określona w pkt 1.”;

19) w § 44 po ust. 4 dodaje się ust. 4a w brzmieniu:

„4a. W przypadku torów szlakowych wyposażonych w urządzenia zdalnego prowadzenia ruchu, ruch pociągów może być prowadzony dwukierunkowo przez obsługę urządzeń zdalnego prowadzenia ruchu przez dyżurnego ruchu odcinkowego.”;

20) w § 45 w ust. 2 w pkt 4 kropkę zastępuje się średnikiem i dodaje się pkt 5 w brzmieniu:

„5) wprowadzenia informacji o zamknięciu toru do urządzeń zdalnego prowadzenia ruchu oraz przekazania tej informacji na pulpit pokładowy systemu ERTMS/ETCS, o ile odcinek linii kolejowej i poruszające się po nim pojazdy są wyposażone w takie urządzenia oraz w system ERTMS/ETCS.”;

21) w § 46 w ust. 5 po wyrazach „w formie wydruku komputerowego” dodaje się wyrazy „albo komunikatu przekazywanego w postaci elektronicznej i wyświetlanego na przystosowanym do tego urządzeniu”;

22) w § 49 w ust. 4 pkt 3 otrzymuje brzmienie:

„3) na szlaku z blokadą samoczynną lub na szlaku wyposażonym w odstępy ETCS, jeżeli na cofanie pociągu nie otrzymano pozwolenia dyżurnego ruchu;”;

- 23) w § 51 w ust. 9 zdanie drugie otrzymuje brzmienie:
„Na szlaku z blokadą samoczynną lub na szlaku wyposażonym w odstępy ETCS nie należy cofać pociągu jadącego naprzeciw zbiegłych wagonów, lecz go zatrzymać.”;
- 24) w § 56 w ust. 7 zdanie trzecie otrzymuje brzmienie:
„W razie wyprawienia w międzyczasie pociągu na tor szlakowy z blokadą samoczynną lub na tor szlakowy wyposażony w odstępy ETCS należy użyć wszelkich dostępnych środków, aby pociąg ten zatrzymać do czasu otrzymania wyjaśnienia z przedniej stacji, że pociąg przyjechał w całości.”;
- 25) w § 59 w ust. 2 w pkt 1:
a) wprowadzenie do wyliczenia otrzymuje brzmienie:
„nadawane przez sygnalizatory przytorowe.”;
b) uchyla się lit. a;
- 26) w § 60 ust. 2 otrzymuje brzmienie:
„2. Sygnał wątpliwy na semaforze albo semafor nieoświetlony oznacza sygnał „Stój”, z tym że:
1) jeżeli w porze nocnej semafor kształtowy wskazuje nocny sygnał Sr 1 „Stój” albo nocny sygnał jest nieoświetlony lub wątpliwy i jednocześnie semafor ten wskazuje sygnał dzienny zezwalający na jazdę, a przed tym semaforem nie ustawiono tarczy zatrzymania – sygnał D 1, ważny jest sygnał dzienny;
2) w przypadku pociągu prowadzonego pod nadzorem sprawnie działającego systemu ERTMS/ETCS poziomu 2, dla którego podano zezwolenie na jazdę (MA) za ten semafor, brak świateł na semaforze świetlnym oznaczonym wskaźnikiem W ETCS 10 lub W ETCS 11 oznacza sygnał SE „Jazda zgodnie ze wskazaniami systemu ERTMS/ETCS”.”;
- 27) w § 66:
a) w ust. 1 w zdaniu pierwszym po wyrazach „w linii pionowej” dodaje się wyrazy „, z wyjątkiem sygnału SE „Jazda zgodnie ze wskazaniami systemu ERTMS/ETCS””,
b) w ust. 3 dodaje się zdanie drugie w brzmieniu:
„W przypadku jazdy pod nadzorem sprawnie działającego systemu ERTMS/ETCS koniec obowiązywania tej prędkości wskazuje system ERTMS/ETCS.”;
- 28) w § 68 w pkt 18 kropkę na końcu zastępuje się średnikiem i dodaje się pkt 19 w brzmieniu:
„19) sygnał SE „Jazda zgodnie ze wskazaniami systemu ERTMS/ETCS”: brak świateł na semaforze świetlnym, oznaczonym za pomocą wskaźnika W ETCS 10 albo W ETCS 11 (rys. 24a).
Sygnał SE „Jazda zgodnie ze wskazaniami systemu ERTMS/ETCS”:
a) jest stosowany tylko na odcinkach linii kolejowych, o których mowa w § 30aa ust. 1 pkt 2, oraz na posterunkach ruchu, o których mowa w § 30aa ust. 2,
b) nakazuje prowadzenie pociągu w sposób określony w § 113b pkt 10 lit. b – w przypadku zastosowania wskaźnika W ETCS 10,
c) nakazuje prowadzenie pociągu w sposób określony w § 69 ust. 7 oraz § 113b pkt 11 lit. b – w przypadku zastosowania wskaźnika W ETCS 11.”;
- 29) w § 69 dodaje się ust. 7 w brzmieniu:
„7. Pociąg zatrzymany przed wskaźnikiem W ETCS 11 może jechać dalej:
1) jeżeli otrzyma zezwolenie na jazdę (MA);
2) jeżeli ukaże się sygnał zezwalający na semaforze i o ile wskaźnik W ETCS 11 jest umieszczony na maszcie samoczynnego semafora odstępowego;
3) na zasadach określonych w ust. 3, o ile wskaźnik W ETCS 11 jest umieszczony na maszcie samoczynnego semafora odstępowego;
4) w pozostałych przypadkach określonych przez zarządcę infrastruktury w przepisach wewnętrznych.”;
- 30) w § 71 dotychczasową treść oznacza się jako ust. 1 i dodaje się ust. 2 w brzmieniu:
„2. Jeżeli semafor wskazuje sygnał SE „Jazda zgodnie ze wskazaniami systemu ERTMS/ETCS”, to na odnoszącym się do niego sygnalizatorze powtarzającym wszystkie komory są ciemne (brak świateł).”;

31) w § 77 dotychczasową treść oznacza się jako ust. 1 i dodaje się ust. 2 w brzmieniu:

„2. Jeżeli semafor wskazuje sygnał SE „Jazda zgodnie ze wskazaniami systemu ERTMS/ETCS”, to na odnoszącej się do niego tarczy ostrzegawczej semaforowej świetlnej wszystkie komory są ciemne (brak światła).”;

32) po § 100a dodaje się § 100b w brzmieniu:

„§ 100b. 1. W przypadku jazdy pociągu pasażerskiego bez kierownika pociągu zgodnie z § 21 ust. 5 zdanie drugie nie podaje się sygnałów określonych w § 100.

2. Sposób postępowania maszynisty przy odjeździe pociągów pasażerskich w przypadku, o którym mowa w ust. 1, określa przewoźnik kolejowy w przepisach wewnętrznych.”;

33) w § 112 w ust. 2:

a) pkt 10 otrzymuje brzmienie:

„10) wskaźniki W 11a, W 11b i W 11c „Wskaźniki uprzedzające” w zależności od miejsca usytuowania wskaźnika oznaczają, że za wskaźnikiem znajduje się: tarcza ostrzegawcza semafora wjazdowego lub odstępowego albo semafor, którego obrazy sygnałowe mogą nie być widoczne w sposób ciągły z wymaganej odległości (wskaźnik W 11a), tarcza ostrzegawcza semafora wjazdowego posterunku ruchu, na którym rozpoczyna się odcinek zelektryfikowany napięciem 3 kV prądu stałego (wskaźnik W 11b), tarcza ostrzegawcza semafora wjazdowego posterunku ruchu, na którym rozpoczyna się odcinek zelektryfikowany napięciem 25 kV prądu przemiennego (wskaźnik W 11c); przed tarczą ostrzegawczą zawsze trzy, a przed semaforem, którego obrazy sygnałowe mogą nie być widoczne w sposób ciągły z wymaganej odległości, zawsze cztery kolejno po sobie następujące prostokątne lub kwadratowe białe tablice odpowiednio: z trzema, dwoma i jednym albo z czterema, trzema, dwoma i jednym czarnymi pasami, wznoszącymi się ukośnie z lewa na prawo; pasy czarne na tablicach prostokątnych maluje się pod kątem 30°, a na tablicach kwadratowych – pod kątem 45° do poziomu (rys. 177, 178 i 178a):

- a) na wskaźniku W 11b na czarnych pasach tablic umieszcza się czerwoną strzałę w kształcie błyskawicy, zwróconą ostrzem ku dołowi i malowaną na całej długości tablicy wskaźnika,
- b) na wskaźniku W 11c na czarnych pasach tablic umieszcza się czerwoną strzałę w kształcie błyskawicy, zwróconą ostrzem ku dołowi i malowaną na całej długości tablicy wskaźnika oraz czerwone oznaczenie „25” i sinusoidę umieszczone w górnej części wskaźnika,
- c) wskaźnik W 11a służy do zwrócenia uwagi maszynisty pojazdu trakcyjnego na zbliżanie się do tarczy ostrzegawczej semafora wjazdowego lub odstępowego albo do semafora, którego obrazy sygnałowe mogą nie być widoczne w sposób ciągły z wymaganej odległości,
- d) wskaźnik W 11b, umieszczany wyłącznie przed tarczą ostrzegawczą semafora wjazdowego, służy dodatkowo do uprzedzenia maszynisty o zbliżaniu się do posterunku ruchu, na którym rozpoczyna się odcinek zelektryfikowany z siecią górną pod napięciem 3 kV prądu stałego, której dotknięcie lub skierowanie na nią strumienia wody grozi śmiercią,
- e) wskaźnik W 11c, umieszczany wyłącznie przed tarczą ostrzegawczą semafora wjazdowego, służy dodatkowo do uprzedzenia maszynisty o zbliżaniu się do posterunku ruchu, na którym rozpoczyna się odcinek zelektryfikowany z siecią górną pod napięciem 25 kV prądu przemiennego, której dotknięcie lub skierowanie na nią strumienia wody grozi śmiercią,
- f) wskaźnik W 11a ustawia się przed tarczą ostrzegawczą semafora wjazdowego lub odstępowego albo przed semaforem, którego obrazy sygnałowe mogą nie być widoczne w sposób ciągły z wymaganej odległości; na stacjach pośrednich, niewęzłowych, leżących na liniach kolejowych drugorzędnych i znaczenia miejscowego można nie stosować wskaźnika przed tarczą ostrzegawczą; wskaźnika W 11a można także nie stosować przed tarczami ostrzegawczymi na szlakach, na których największa dopuszczalna prędkość nie przekracza 40 km/h, niezależnie od kategorii linii kolejowej i rodzaju posterunku (stacja pośrednia, węzłowa, posterunek odgałęźny, odstępowy),
- g) wskaźnik W 11b stosuje się na szlakach nieelektryfikowanych niezależnie od kategorii linii kolejowej i warunków widoczności tarczy ostrzegawczej i ustawia go przed tarczami ostrzegawczymi semaforów wjazdowych posterunków ruchu, na których rozpoczyna się odcinek zelektryfikowany napięciem 3 kV prądu stałego,
- h) wskaźnik W 11c stosuje się na szlakach nieelektryfikowanych niezależnie od kategorii linii kolejowej i warunków widoczności tarczy ostrzegawczej i ustawia go przed tarczami ostrzegawczymi semaforów wjazdowych posterunków ruchu, na których rozpoczyna się odcinek zelektryfikowany napięciem 25 kV prądu przemiennego,

- i) wskaźniki W 11a, W 11b i W 11c ustawia się po tej samej stronie toru, patrząc w kierunku jazdy, po której umieszczona jest tarcza ostrzegawcza lub semafor, wymagające zastosowania tych wskaźników,
 - j) tablice wskaźników przed tarczą ostrzegawczą ustawia się w odległościach co 100 m w takiej kolejności, aby maszynista pojazdu trakcyjnego, zbliżającego się do tarczy ostrzegawczej, widział pierwszą napotkaną tablicę z trzema, drugą – z dwoma i ostatnią – z jednym pasem czarnym; w przypadkach wyjątkowych, uzasadnionych miejscowymi warunkami, podane odległości mogą być zmniejszone najwyżej do 60 m między sąsiednimi tablicami, przy czym należy zachować jednakowe odległości między wszystkimi tablicami,
 - k) tablice wskaźnika przed semaforem, którego obrazy sygnałowe mogą nie być widoczne w sposób ciągły z wymaganej odległości, ustawia się w ten sposób, że pierwszą tablicę z czterema pasami czarnymi umieszcza się w miejscu, z którego powinien być widoczny semafor, a następne – kolejno z trzema, dwoma i jednym pasem – między pierwszą tablicą a semaforem tak, żeby były zachowane jednakowe odległości między wszystkimi tablicami,
 - l) jeżeli wskaźniki ustawia się na zewnątrz torów, to stosuje się tablice prostokątne wysokie, jeśli zaś na międzytorzu, to można ustawić, w zależności od szerokości międzytorza, tablice prostokątne o mniejszych wymiarach albo tablice kwadratowe;”
- b) w pkt 21:
- we wprowadzeniu do wyliczenia skreśla się wyrazy „za semaforem”,
 - w lit. a wyrazy „za tym semaforem, nadającym” zastępuje się wyrazami „od semafora, na którym znajduje się wskaźnik, nadającego”;
- 34) w § 113 w ust. 5:
- a) pkt 1–3 otrzymują brzmienie:
 - „1) wskaźniki We 1a, We 1b, We 1c „Wskaźniki opuszczania pantografu” oznaczają, że należy opuścić pantografy przed następnym wskaźnikiem (wskaźniki opuszczonego pantografu We 2a, We 2b, We 2c): niezależnie od kierunku jazdy (wskaźnik We 1a), przy jeździe na tor odgałęziający się w prawo od toru, przy którym jest ustawiony wskaźnik (wskaźnik We 1b), lub przy jeździe na tor odgałęziający się w lewo od toru, przy którym jest ustawiony wskaźnik (wskaźnik We 1c): dwa poziome białe paski jednakowej wielkości, przesunięte w pionie i w poziomie względem siebie tak, że początek górnego paska jest na wysokości końca paska dolnego (rys. 199); wskaźnik We 1b i We 1c obowiązujący dla torów odgałęziających się uzupełniony jest małą kwadratową czarną tablicą z białym trójkątem zwróconym ostrzem odpowiednio w prawo lub w lewo, w zależności od tego, którego toru odgałęziającego się dotyczy wskaźnik; wskaźniki We 1a, We 1b, We 1c ustawia się na szlaku i na stacji przy torach głównych, przed wskaźnikami We 2a, We 2b, We 2c w odległości określonej przez zarządcę infrastruktury w przepisach wewnętrznych, uwzględniającej maksymalną prędkość na danym odcinku linii oraz czas reakcji maszynisty i czas opuszczania pantografu;
 - 2) wskaźniki We 2a, We 2b, We 2c „Wskaźniki opuszczonego pantografu” oznaczają miejsce, od którego jazda pociągu odbywa się z opuszczonym pantografem: niezależnie od kierunku jazdy (wskaźnik We 2a), przy jeździe na tor odgałęziający się w prawo od toru, przy którym jest ustawiony wskaźnik (wskaźnik We 2b), lub przy jeździe na tor odgałęziający się w lewo od toru, przy którym jest ustawiony wskaźnik (wskaźnik We 2c): jeden biały poziomy pasek; wskaźnik We 2b i We 2c obowiązujący dla torów odgałęziających się uzupełniony jest małą kwadratową czarną tablicą z białym trójkątem zwróconym ostrzem odpowiednio w prawo lub w lewo, w zależności od tego, którego toru odgałęziającego się dotyczy wskaźnik (rys. 200):
 - a) wskaźnik We 2a, We 2b, We 2c ustawia się na szlaku i na stacjach w odległości nie mniejszej niż 50 m i nie większej niż 150 m przed początkiem odcinka toru, który należy przejeżdżać z opuszczonym pantografem,
 - b) wskaźniki We 2a, We 2b, We 2c stosuje się:
 - w razie wyłączania sieci lub odcinka sieci spod napięcia, aby uniknąć przeniesienia napięcia przez pantograf,
 - w razie konieczności jazdy z rozpędu na odcinkach toru niezelektryfikowanego,
 - w razie konieczności jazdy z rozpędu na odcinkach toru zelektryfikowanego w przypadku, gdy stan sieci lub inne względy nie pozwalają na współpracę z pantografami;
 - 3) wskaźniki We 3a, We 3b, We 3c „Wskaźniki podniesienia pantografu”: jeden biały pionowy pasek; wskaźnik obowiązujący lokomotywy elektryczne uzupełniony jest małą kwadratową białą tablicą z czarną obwódką oraz czarną literą „L”, wskaźnik obowiązujący pociągi dłuższe niż 200 m uzupełniony jest małą

prostokątną białą tablicą z czarną obwódką oraz czarnym napisem „400” (rys. 201); wskaźniki oznaczają, że należy podnieść pantografy:

- a) wskaźnik We 3a dotyczący elektrycznych zespołów trakcyjnych lub innych pociągów z pantografem zlokalizowanym w odległości większej niż 30 m od czoła pociągu i nie większej niż 200 m od czoła pociągu ustawia się w odległości nie mniejszej niż 200 m i nie większej niż 250 m za miejscem, w którym można podnieść pantografy,
 - b) wskaźnik We 3b dotyczący lokomotyw elektrycznych ustawia się w odległości nie mniejszej niż 30 m i nie większej niż 100 m za miejscem, w którym można podnieść pantografy,
 - c) wskaźnik We 3c dotyczący elektrycznych zespołów trakcyjnych dłuższych niż 200 m lub innych pociągów z pantografem zlokalizowanym w odległości większej niż 200 m od czoła pociągu ustawia się w odległości nie mniejszej niż 400 m i nie większej niż 450 m za miejscem, w którym można podnieść pantografy;”
- b) w pkt 5 po wyrazach „bez pobierania prądu trakcyjnego z sieci trakcyjnej” dodaje się wyrazy „, a w przypadku prądu przemiennego również z wyłączonym wyłącznikiem głównym”,
- c) pkt 6 otrzymuje brzmienie:

„6) wskaźniki We 9a, We 9b, We 9c „Wskaźniki jazdy pod prądem”: białe paski w kształcie korytka; wskaźnik obowiązujący lokomotywy elektryczne jest uzupełniony małą kwadratową białą tablicą z czarną obwódką oraz czarną literą „L”, wskaźnik obowiązujący pociągi dłuższe niż 200 m jest uzupełniony małą prostokątną białą tablicą z czarną obwódką oraz czarnym napisem „400” (rys. 204); wskaźniki oznaczają miejsce, od którego można jechać, pobierając prąd trakcyjny z sieci trakcyjnej:

- a) wskaźnik We 9a dotyczący elektrycznych zespołów trakcyjnych lub innych pociągów z pantografem zlokalizowanym w odległości większej niż 30 m od czoła pociągu, ale nie większej niż 200 m od czoła pociągu ustawia się w odległości nie mniejszej niż 200 m i nie większej niż 250 m za miejscem, które należy przejeżdżać bez pobierania prądu trakcyjnego z sieci,
 - b) wskaźnik We 9b dotyczący lokomotyw elektrycznych ustawia się w odległości nie mniejszej niż 30 m i nie większej niż 100 m za miejscem, które należy przejeżdżać bez pobierania prądu trakcyjnego z sieci,
 - c) wskaźnik We 9c dotyczący elektrycznych zespołów trakcyjnych dłuższych niż 200 m lub innych pociągów z pantografem zlokalizowanym w odległości większej niż 200 m od czoła pociągu ustawia się w odległości nie mniejszej niż 400 m i nie większej niż 450 m za miejscem, które należy przejeżdżać bez pobierania prądu trakcyjnego z sieci;”
- d) dodaje się pkt 7 w brzmieniu:

„7) wskaźniki We 10a, We 10b, We 10c, We 10d, We 10e, We 10f „Wskaźniki zmiany systemu zasilania”:

- a) wskaźnik We 10a: białe oznaczenie „25” i pod spodem sinusoida (rys. 204¹) informuje maszynistę o wjeździe do obszaru zasilanego w systemie 25 kV prądu przemiennego,
- b) wskaźnik We 10b: białe oznaczenie „25” i pod spodem sinusoida, przekreślone czerwonym pasem wznoszącym się ukośnie od lewego dolnego boku do prawego górnego boku (rys. 204²), informuje maszynistę o wyjeździe z obszaru zasilanego w systemie 25 kV prądu przemiennego,
- c) wskaźnik We 10c: białe oznaczenie „15” i pod spodem sinusoida (rys. 204³) informuje maszynistę o wjeździe do obszaru zasilanego w systemie 15 kV prądu przemiennego,
- d) wskaźnik We 10d: białe oznaczenie „15” i pod spodem sinusoida, przekreślone czerwonym pasem wznoszącym się ukośnie od lewego dolnego boku do prawego górnego boku (rys. 204⁴), informuje maszynistę o wyjeździe z obszaru zasilanego w systemie 15 kV prądu przemiennego,
- e) wskaźnik We 10e: białe oznaczenie „3” i pod spodem dwa poziome paski (rys. 204⁵) informuje maszynistę o wjeździe do obszaru zasilanego w systemie 3 kV prądu stałego,
- f) wskaźnik We 10f: białe oznaczenie „3” i pod spodem dwa poziome paski, przekreślone czerwonym pasem wznoszącym się ukośnie od lewego dolnego boku do prawego górnego boku (rys. 204⁶), informuje maszynistę o wyjeździe z obszaru zasilanego w systemie 3 kV prądu stałego,
- g) wskaźniki We 10a, We 10b, We 10c, We 10d, We 10e i We 10f stosuje się wyłącznie dla oznaczenia stref separacji dwóch różnych systemów zasilania sieci trakcyjnej – wskaźników tych nie należy stosować na granicy obszarów zelektryfikowanego i nieelektryfikowanego; zarządca infrastruktury określi w przepisach wewnętrznych szczegółowe zasady rozmieszczania tych wskaźników.”;

35) w § 113a dotychczasowe brzmienie oznacza się jako ust. 1 i dodaje się ust. 2 w brzmieniu:

„2. Dla wskaźników W ETCS 10 i W ETCS 11 zarządca infrastruktury może określić w przepisach wewnętrznych szczególne przypadki, w których wskaźniki te mogą zostać umieszczone z innej strony toru.”;

36) w § 113b:

a) pkt 10 otrzymuje brzmienie:

„10) wskaźnik W ETCS 10 „Wskaźnik zatrzymania ETCS”: niebieski kwadrat z żółtą strzałą z białym obramowaniem, zwróconą ostrzem w stronę toru, do którego się odnosi (rys. 204j); wskaźnik W ETCS 10 oznacza miejsce końca odstepu, odstepu ETCS lub odcinka kontroli niezajętości, jako potencjalnego końca zezwolenia na jazdę (MA) podawanego przez urządzenia systemu ERTMS/ETCS oraz miejsce zatrzymania dla pociągu prowadzonego w trybie Jazdy na Widoczność (OS) lub w trybie Odpowiedzialności Personelu (SR):

- a) wskaźnik W ETCS 10 stosuje się na liniach kolejowych, o których mowa w § 30aa ust. 1 pkt 2 i 3, oraz posterunkach ruchu, o których mowa w § 30aa ust. 2:
 - na końcu odstepu, odstepu ETCS lub odcinka kontroli niezajętości, stanowiącego potencjalny koniec zezwolenia na jazdę, gdy kolejny odstęp ETCS lub odcinek kontroli niezajętości nie jest osłonięty semaforem i gdy nie zastosowano w tym miejscu wskaźnika W ETCS 11,
 - na maszcie tych semaforów świetlnych obsługiwanych, które są technicznie przystosowane do nadawania sygnału SE „Jazda zgodnie ze wskazaniami ERTMS/ETCS”,
- b) minięcie wskaźnika W ETCS 10 jest dozwolone na podstawie:
 - zezwolenia na jazdę (MA) podawanego przez urządzenia systemu ERTMS/ETCS – dla pociągów prowadzonych pod pełnym nadzorem tego systemu albo
 - wskazania semafora – dla pozostałych pojazdów, o ile dany wskaźnik W ETCS 10 umieszczono na maszcie semafora, albo
 - rozkazu pisemnego,
- c) wskaźnik W ETCS 10 nieznajdujący się na maszcie semafora należy uzupełnić tabliczką z oznaczeniem jednoznacznie identyfikującym wskaźnik W ETCS 10,
- d) zasady oznaczania wskaźników W ETCS 10 określa zarządca infrastruktury w przepisach wewnętrznych;”;

b) dodaje się pkt 11 w brzmieniu:

„11) wskaźnik W ETCS 11 „Wskaźnik lokalizacji ETCS”: biały kwadrat z czarnym obramowaniem z czarną strzałką zwróconą ostrzem w stronę toru, do którego się odnosi (rys. 204k); wskaźnik W ETCS 11 oznacza miejsce końca odstepu, odstepu ETCS lub odcinka kontroli niezajętości, jako potencjalnego końca zezwolenia na jazdę (MA) podawanego przez urządzenia systemu ERTMS/ETCS:

- a) wskaźnik W ETCS 11 stosuje się na liniach kolejowych, o których mowa w § 30aa ust. 1 pkt 2 i 3, oraz posterunkach ruchu, o których mowa w § 30aa ust. 2:
 - na końcu odstepu, odstepu ETCS lub odcinka kontroli niezajętości, stanowiącego potencjalny koniec zezwolenia na jazdę, gdy kolejny odstęp ETCS lub odcinek kontroli niezajętości nie jest osłonięty semaforem i gdy nie zastosowano w tym miejscu wskaźnika W ETCS 10,
 - na maszcie tych samoczynnych semaforów odstepowych blokady, które są technicznie przystosowane do nadawania sygnału SE „Jazda zgodnie ze wskazaniami ERTMS/ETCS”,
- b) zatrzymanie się pociągu przed wskaźnikiem W ETCS 11 jest wymagane wyłącznie, gdy:
 - obowiązujące zezwolenie na jazdę (MA) kończy się w miejscu ustawienia tego wskaźnika dla pociągów prowadzonych pod nadzorem systemu ERTMS/ETCS, albo
 - wynika to z otrzymanego rozkazu pisemnego, albo
 - wynika to ze wskazania semafora, na którym jest umieszczony ten wskaźnik,
- c) wskaźnik W ETCS 11 nieznajdujący się na maszcie semafora należy uzupełnić tabliczką z oznaczeniem jednoznacznie identyfikującym wskaźnik W ETCS 11,
- d) zasady oznaczania wskaźników W ETCS 11 określa zarządca infrastruktury w przepisach wewnętrznych.”;

37) w § 114 w pkt 1 lit. c otrzymuje brzmienie:

„c) sygnał S 1a może być stosowany przed wjazdem do tunelu;”;

38) w załączniku nr 3 do rozporządzenia:

- a) po wzorze sygnału Sz (rys. 24) dodaje się wzór sygnału SE (rys. 24a) określony w załączniku nr 1 do niniejszego rozporządzenia,
- b) po wzorze wskaźnika W 11b (rys. 178) dodaje się wzór wskaźnika W 11c (rys. 178a) określony w załączniku nr 2 do niniejszego rozporządzenia,

- c) rys. 199 otrzymuje brzmienie określone w załączniku nr 3 do niniejszego rozporządzenia,
- d) rys. 201 otrzymuje brzmienie określone w załączniku nr 4 do niniejszego rozporządzenia,
- e) rys. 204 otrzymuje brzmienie określone w załączniku nr 5 do niniejszego rozporządzenia,
- f) po wzorach wskaźników We 9a, We 9b, We 9c (rys. 204) dodaje się wzory wskaźników We 10a–We 10f (rys. 204¹–204⁶) określone w załączniku nr 6 do niniejszego rozporządzenia,
- g) rys. 204j otrzymuje brzmienie określone w załączniku nr 7 do niniejszego rozporządzenia,
- h) po wzorze wskaźnika W ETCS 10 (rys. 204j) dodaje się wzór wskaźnika W ETCS 11 (rys. 204k) określony w załączniku nr 8 do niniejszego rozporządzenia.

§ 2. Przewoźnicy kolejowi i zarządcy infrastruktury dostosują swoje przepisy wewnętrzne do wymogów rozporządzenia zmienianego w § 1 w brzmieniu nadanym niniejszym rozporządzeniem w terminie nie dłuższym niż 12 miesięcy od dnia wejścia w życie niniejszego rozporządzenia.

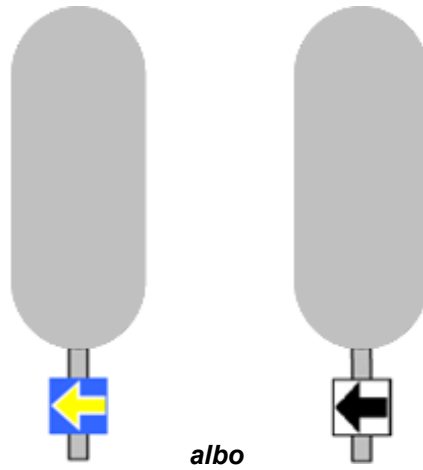
§ 3. Do istniejących linii kolejowych niepodlegających, w dniu wejścia w życie niniejszego rozporządzenia, modernizacji lub odnowieniu stosuje się dotychczasowe przepisy dotyczące wskaźników, jednak nie dłużej niż przez 2 lata od dnia wejścia w życie niniejszego rozporządzenia.

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

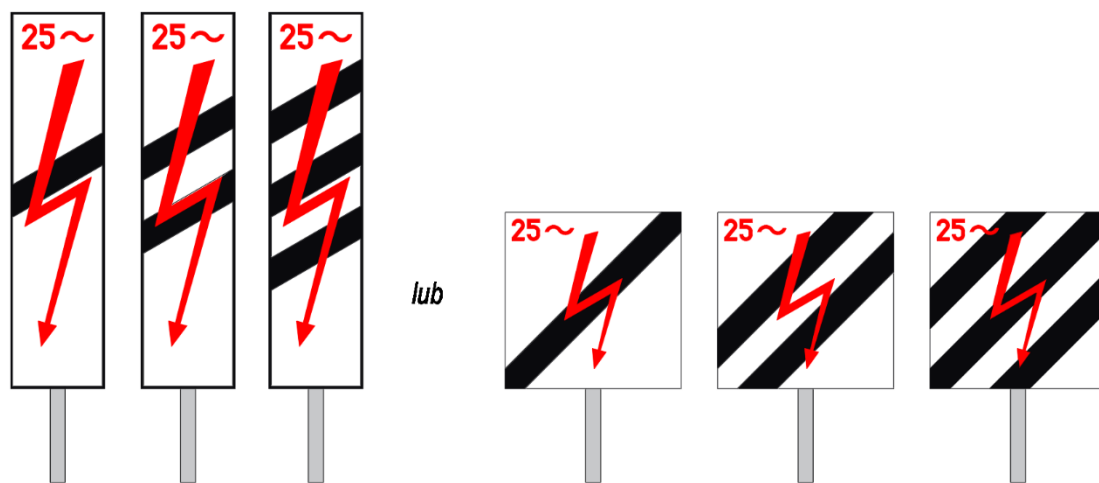
Minister Infrastruktury: *A. Adamczyk*

Załączniki do rozporządzenia Ministra Infrastruktury z dnia 20 października 2023 r. (Dz. U. poz. 2474)

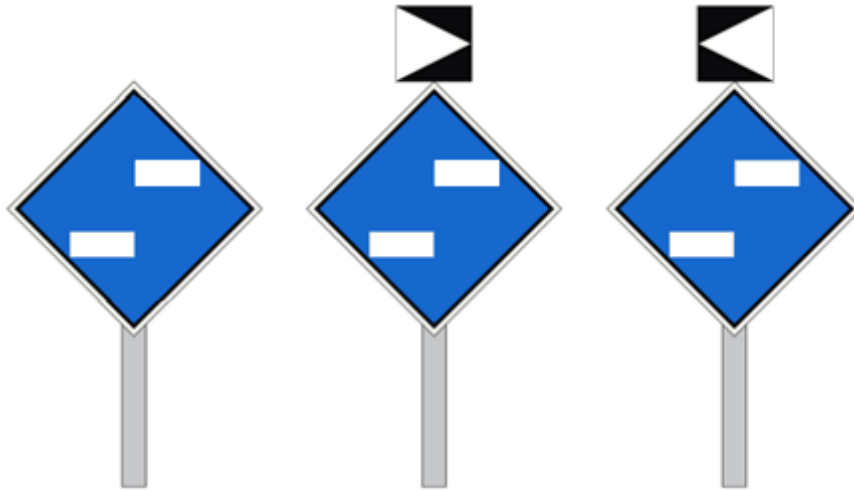
Załącznik nr 1



Rys. 24a
Sygnał SE

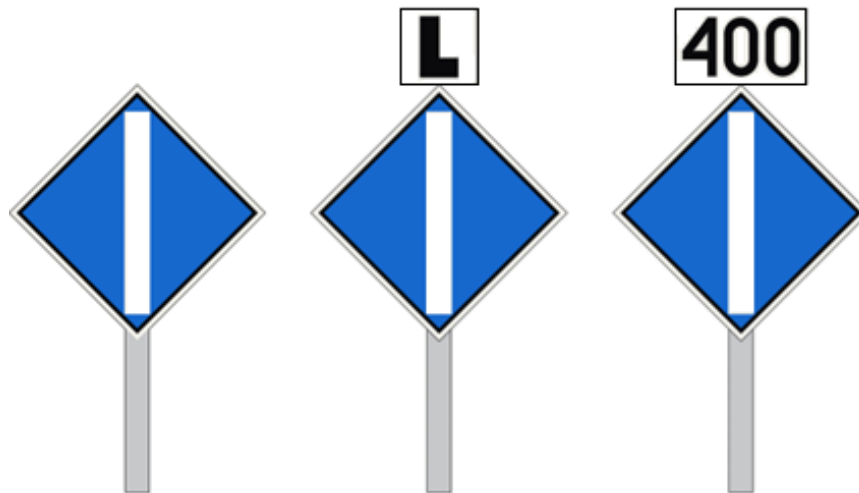


Rys. 178a
Wskaźnik W 11c



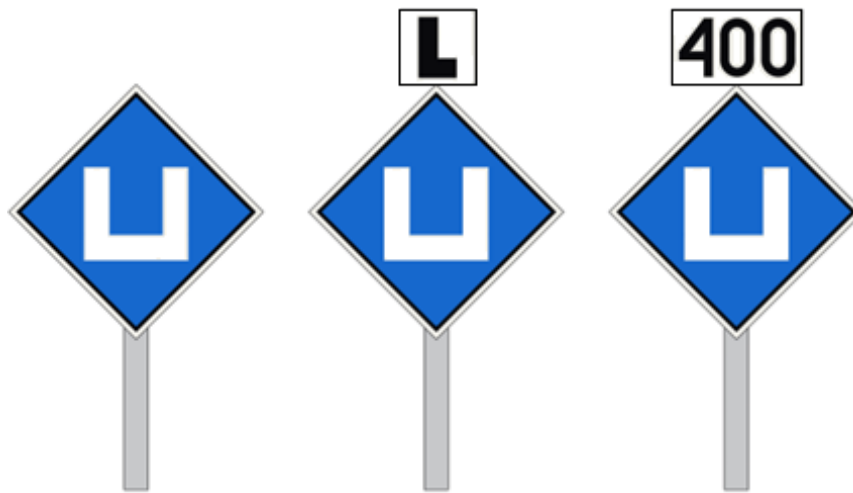
Rys. 199

Wskaźnik We 1a, We 1b, We 1c



Rys. 201

Wskaźnik We 3a, We 3b, We 3c



Rys. 204

Wskaźnik We 9a, We 9b, We 9c



Rys. 204¹

Wskaźnik We 10a



Rys. 204²

Wskaźnik We 10b



Rys. 204³

Wskaźnik We 10c



Rys. 204⁴

Wskaźnik We 10d



Rys. 204⁵

Wskaźnik We 10e

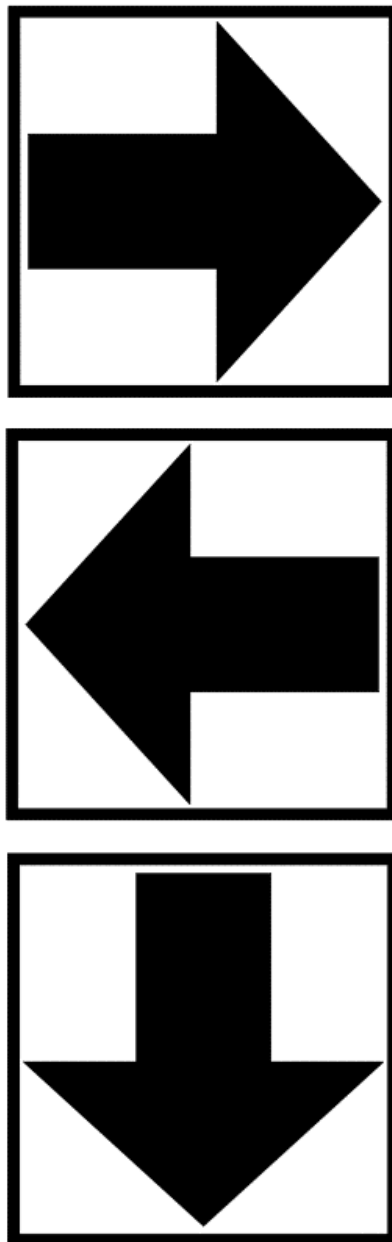


Rys. 204⁶

Wskaźnik We 10f



Rys. 204j
Wskaźnik W ETCS 10



Rys. 204k
Wskaźnik W ETCS 11