

**Stanowisko Prezesa UTK w sprawie  
eksploatacji na polskiej sieci kolejowej  
pokładowego systemu ETCS poziom 2  
z aktywnymi kartami SIM  
wydanymi przez zarządców infrastruktury  
z innych państw członkowskich  
Unii Europejskiej**

## 1. Stanowisko

Prezes Urzędu Transportu Kolejowego przedstawia stanowisko w sprawie prowadzenia przez przewoźników kolejowych przewozów na liniach kolejowych PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. (PKP PLK S.A.) pod kontrolą systemu ETCS poziom 2 z wykorzystaniem pojazdów z napędem wyposażonych w pokładowy system ETCS poziom 2 wraz z kartami SIM wydanymi przez kolejowych zarządców infrastruktury z Czech i Niemiec.

## 2. Wprowadzenie

Pojazdy z napędem wyposażone w pokładowy system ETCS poziom 2 mogą poruszać się na liniach kolejowych wyposażonych w aktywny system ETCS poziom 2 na podstawie zezwolenia dla typu pojazdu lub zezwolenia na wprowadzenie pojazdu do obrotu wydanych przez Prezesa UTK lub Agencję Kolejową Unii Europejskiej. Wnioskodawca występujący o zezwolenie oświadcza w deklaracji weryfikacji WE, że podsystem TABOR (tutaj pojazd z napędem) oraz podsystem sterowanie – urządzenia pokładowe, zostały poddane odpowiednim procedurom weryfikacji i są zgodne z odpowiednimi przepisami prawa Unii Europejskiej i odpowiednimi przepisami krajowymi. W deklaracji weryfikacji WE Wnioskodawca oświadcza, a jednostka oceniająca zgodność potwierdza, że pojazd jest zgodny z rozporządzeniem Komisji (UE) 2016/919 z dnia 27 maja 2016 r. w sprawie technicznej specyfikacji interoperacyjności w zakresie podsystemów „Sterowanie” systemu kolei w Unii Europejskiej (Dz. Urz. UE L 158 z 15.6.2016, str. 1) (TSI CCS).

W zakresie dotyczącym podsystemu sterowanie – urządzenia pokładowe w części dotyczącej systemu ETCS w obszarze telekomunikacji, rozporządzenie TSI CCS wymienia w szczególności następujące składniki interoperacyjności:

- 1) pokładowy ETCS, który posiada między innymi następujące właściwości:
  - interfejsy transmisji bezprzewodowej ETCS i GSM-R,
  - interfejsy – radio GSM-R na potrzeby transmisji danych ETCS;
- 2) karta SIM GSM-R wraz z właściwością:
  - funkcje łączności podstawowej.

TSI CCS ustala i definiuje funkcjonalne oraz techniczne specyfikacje interfejsów z innymi podsystemami, wskazując między innymi na styk z interfejsem „Ruch kolejowy” opisany w rozporządzeniu wykonawczym 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 uchylającym decyzję 2012/757/UE (Dz. Urz. UE L 139I z 27.05.2019, str. 5) (TSI OPE).

Podkreślić należy, że pojazd z wydanym zezwoleniem, w którym nie wskazano ograniczeń w obszarze użytkowania w zakresie ERTMS/ETCS spełnia zasadnicze wymagania systemu kolei, które warunkują eksploatację pojazdu w przejazdach pod nadzorem systemu ETCS poziom 2 w sieciach kolejowych państw członkowskich Unii Europejskiej.

### 3. Uzasadnienie

Pkt 4.2.4. TSI CCS określa funkcje kolejowej łączności ruchomej – GSM-R, m.in. funkcję przesyłania danych na potrzeby ETCS. Według przewodnika stosowania TSI CCS<sup>1</sup> zgodność z pkt 4.2.4. TSI CCS powinna być zapewniona z uwzględnieniem zasady wyrażonej w pkt 4.1.2. TSI CCS: *Niniejsza TSI jest oparta na zasadzie umożliwienia kompatybilności podsystemu „Sterowanie – urządzenia przytorowe” ze zgodnymi z TSI podsystemami „Sterowanie – urządzenia pokładowe”.* Przewodnik stosowania TSI CCS wskazuje, że zasada wyrażona w pkt 4.1.2. TSI CCS w połączeniu z wymaganiem wynikającym z pkt 4.2.4 TSI CCS oznacza, iż *urządzenia przytorowe muszą być skonfigurowane w taki sposób, aby urządzenia pokładowe mogły korzystać ze wszystkich funkcjonalności oferowanych przez urządzenia przytorowe. Aby zapewnić taką możliwość, podsystem przytorowy musi być skonfigurowany tak, aby umożliwić zintegrowanie karty SIM GSM-R podsystemu pokładowego, który ma się poruszać w podsystemie przytorowym, w sieci GSM-R. Wymóg ten może wiązać się z zawieraniem umów roamingowych między operatorami sieci GSM-R, fizycznym łączem między sieciami GSM-R i innymi konfiguracjami w sieci GSM-R. Wobec tego z wymogu zawartego w pkt 4.2.4. TSI CCS wynika, że zarządca infrastruktury ma obowiązek zawarcia umowy roamingowej, żeby umożliwić wjazd pojazdów wyposażonych w karty SIM innego zarządcy infrastruktury.*

System ETCS jest jednym ze składników Europejskiego Systemu Zarządzania Ruchem Kolejowym (ERTMS). Drugim składnikiem systemu ERTMS jest sieć GSM-R. Przejazd pociągu z wykorzystaniem sieci GSM-R państw sąsiadujących wymaga wcześniejszego ramowego uzgodnienia warunków technicznych i organizacyjnych w zakresie obsługi kart SIM oraz procesów uwierzytelniających dostęp do sieci GSM-R i systemu ETCS. W wyniku uzgodnień zarządcy infrastruktury rozpoczynają wzajemne świadczenie usługi roamingu pomiędzy swoimi sieciami GSM-R, które zapewnia możliwość obsługi kart SIM wydanych przez sąsiadujących zarządców infrastruktury oraz umożliwia przemieszczanie się pojazdów pomiędzy sieciami kolejowymi wykorzystującymi do radiołączności kolejowej sieć GSM-R.

Zapewniając możliwość korzystania z roamingu w swojej sieci zarządca infrastruktury powinien kierować się przesłankami wynikającymi z interoperacyjności systemu kolei. Wdrażanie interoperacyjności, a więc zharmonizowanie wymagań technicznych na poziomie Unii Europejskiej, powinno bowiem doprowadzić do sytuacji, w której pociąg może przekroczyć granicę wielu państw członkowskich bez zatrzymywania się. Priorytetem dla zarządcy infrastruktury powinno być w pierwszej kolejności dążenie do jak najszybszego zawarcia umów o współpracy z zarządcami infrastruktury z krajów sąsiadujących z Polską.

Natomiast zgodnie ze specyfikacjami wydanymi dla sieci GSM-R, PKP PLK S.A. powinna mieć potwierdzoną gotowość sieci do świadczenia usługi roamingu oraz gotowość sieci do obsługi połączeń w związku z możliwością przekraczania granicy przez pociągi.

Prezes UTK wyjaśnia, że nie bierze udziału w procesie zawierania porozumień z zarządcami infrastruktury oraz nie posiada uprawnień do wyznaczania terminów, w których stosowne porozumienia powinny zostać zawarte. Wszelkie wątpliwości polskich przewoźników w zakresie problematyki związanej z utrudnieniami w prowadzeniu przejazdów pociągów pod kontrolą systemu ERTMS w ramach roamingu międzynarodowego pomiędzy sieciami GSM-R, powinny być kierowane i wyjaśniane z PKP PLK S.A.

---

<sup>1</sup> <https://www.era.europa.eu/system/files/2022-11/Guide%20for%20the%20application%20of%20the%20TSI%20%281%29.pdf>

W odniesieniu do braku możliwości korzystania z kart SIM wydanych przewoźnikom przez zarządców infrastruktury z obszaru Czech i Niemiec oraz przesłanki naruszenia przepisów technicznych specyfikacji interoperacyjności, w szczególności w zakresie przedmiotowym „Sterowanie” i „Ruch kolejowy” oraz w związku z brakiem możliwości prowadzenia przejazdu pod kontrolą systemu ETCS poziom 2 w sieci PKP PLK S.A., pojazdem wyposażonym w urządzenia pokładowe ETCS poziom 2 z kartą SIM innego kraju, Prezes UTK stwierdza, co następuje.

Przewoźnicy kolejowi z aktywnymi kartami SIM wydanymi przez zarządców infrastruktury z krajów sąsiadujących z Polską, którzy nie mogą prowadzić przejazdów pod kontrolą systemu ETCS 2 na obszarze sieci zarządzanej przez PKP PLK S.A. z powodu braku możliwości roamingu, nie uchybiają właściwym przepisom technicznych specyfikacji interoperacyjności w zakresie prowadzenia przewozów pod kontrolą systemu ERTMS. Prezes UTK wyjaśnia, że w takich przypadkach zgodnie z wytycznymi Załącznika A „ERTMS OPERATIONAL PRINCIPLES AND RULES – version 5” pkt. 6.38 do TSI OPE, uczestnicy ruchu kolejowego powinni stosować się do przepisów niezharmonizowanych systemu kolei w zakresie prowadzenia ruchu kolejowego. W takich przypadkach maszynista powinien nawiązać kontakt z właściwym obszarem posturkiem ruchu i rozpocząć przejazd zgodnie z przepisami krajowymi, w szczególności z rozporządzeniem Ministra Infrastruktury z dnia 18 lipca 2005 r. w sprawie ogólnych warunków prowadzenia ruchu kolejowego i sygnalizacji (Dz. U. z 2015 r. poz. 360, z późn. zm.) oraz na podstawie [wytycznych zarządcy infrastruktury](#) pn. „Instrukcja o prowadzeniu ruchu pociągów z wykorzystaniem systemu ERTMS/ETCS poziomu 2”.

## 4. Podstawa prawna

1. Rozporządzenie Komisji (UE) 2016/919 z dnia 27 maja 2016 r. w sprawie technicznej specyfikacji interoperacyjności w zakresie podsystemów „Sterowanie” systemu kolei w Unii Europejskiej (Dz. Urz. UE L 158 z 15.6.2016, str. 1).
2. 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 uchylającym decyzję 2012/757/UE (Dz. Urz. UE L 139I z 27.05.2019, str. 5).
3. Rozporządzenie Ministra Infrastruktury z dnia 18 lipca 2005 r. w sprawie ogólnych warunków prowadzenia ruchu kolejowego i sygnalizacji (Dz. U. z 2015 r. poz. 360, z późn. zm.).