



EUROPEAN COMMISSION

Directorate-General for Internal Market, Industry, Entrepreneurship and SMEs
Single Market Enforcement
Notification of Regulatory Barriers

Нотификационен номер : 2025/0145/PL (Poland)

Наредба на министъра на инфраструктурата от ... 2025 г. относно техническите условия, на които трябва да отговарят кръстовищата на железопътните линии и страничните коловози с пътища и тяхното местоположение, както и техническите условия за тяхното използване

Дата на получаване : 14/03/2025

Край на период на прекъсване : 17/06/2025

Message

Съобщение 001

Съобщение от Комисията - TRIS/(2025) 0735

Директива (ЕС) 2015/1535

Нотификация 2025/0145/PL

Нотификация на проект на текст от държава членка

Notification - Notificación - Notifizierung - Нотификация - Oznámení - Notifikation - Γνωστοποίηση - Notificación - Teavitamine - Ilmoitus - Obavijest - Bejelentés - Notifica - Pranešimas - Paziņojums - Notifika - Kennisgeving - Zawiadomienie - Notificação - Notificare - Oznámenie - Obvestilo - Anmälan - Fógra a thabhairt

Does not open the delays - N'ouvre pas de délai - Kein Fristbeginn - Не се предвижда период на прекъсване - Nezahájuje prodlení - Fristerne indledes ikke - Καμία έναρξη προθεσμίας - No abre el plazo - Viivituste perioodi ei avata - Määräaika ei ala tästä - Ne otvara razdoblje kašnjenja - Nem nyitja meg a késésket - Non fa decorrere la mora - Atidējimai nepradedami - Atlikšanas laikposms nesākas - Ma jiftaħ il-perijodi ta' dewmien - Geen termijnbegin - Nie otwiera opóźnień - Não inicia o prazo - Nu deschide perioadele de stagnare - Nezačína oneskorenia - Ne uvaja zamud - Inleder ingen frist - Ní osclaíonn sé na moilleanna

MSG: 20250735.BG

1. MSG 001 IND 2025 0145 PL BG 14-03-2025 PL NOTIF

2. Poland

3A. Ministerstwo Rozwoju i Technologii, Departament Obrotu Towarami Wrażliwymi i Bezpieczeństwa Technicznego, Plac Trzech Krzyży 3/5, 00-507 Warszawa, tel.: (+48) 22 411 93 94, e-mail: notyfikacjaPL@mrit.gov.pl

3B. Departament Kolejnictwa, Ministerstwo Infrastruktury; ul. Chałubińskiego 4/6; 00-928 Warszawa, tel.: 22 630 13 00, e-mail: sekretariatDTK@mi.gov.pl

4. 2025/0145/PL - T30T - Железопътен транспорт

5. Наредба на министъра на инфраструктурата от ... 2025 г. относно техническите условия, на които трябва да



EUROPEAN COMMISSION

Directorate-General for Internal Market, Industry, Entrepreneurship and SMEs
Single Market Enforcement
Notification of Regulatory Barriers

отговарят кръстовищата на железопътните линии и страничните коловози с пътища и тяхното местоположение, както и техническите условия за тяхното използване

6. Изисквани технически условия за други строителни работи, включително технически условия, свързани с тяхното местоположение, както и технически условия за използването на строителни работи

7.

8. С проекта на наредба се систематизират регулаторните разпоредби. Въведена е разпоредба, в която се посочва, че при проектирането, изграждането, реконструкцията и обновяването на кръстовищата на железопътните линии и страничните коловози с пътища, както и тяхното използване, трябва да се вземат предвид рисковете, свързани с изменението на климата, включително уязвимостта на тези кръстовища във връзка с изменението на климата. От решаващо значение беше оценката на уязвимостта на инвестициите (експозиция и устойчивост) към произшествия или бедствия и риска от тяхното възникване, както и вероятността от възникване на значителни неблагоприятни последици за околната среда. Горепосочената оценка беше взета предвид в член 66, параграф 1, първа алинея, буква ж) от Закона от 3 октомври 2008 г. за предоставянето на информация относно околната среда и нейното опазване, общественото участие в опазването на околната среда и оценките на въздействието върху околната среда (Официален вестник за законите от 2024 г., поз. 1112, с измененията).

Организаторът на проекта е отменил разпоредбите относно вредното въздействие на вибрациите върху сградите, разположени в непосредствена близост до кръстовищата, и вибрациите и шума, на които ще бъдат изложени хората, пребиваващи в тези сгради, поради факта, че кръстовищата на железопътните линии и страничните коловози с пътища са предмет на общоприложими разпоредби в това отношение.

Списъкът на понятията е допълнен с определението за „горски път“ и „път от значение за отбраната“ поради въвеждането на включвания по отношение на железопътните прелези от клас „F“ и пешеходните прелези.

За да се гарантира спазването на разпоредбите на Закона от 20 юни 1997 г. за движение по пътищата (Официален вестник за законите от 2024 г., поз. 1251), е актуализирано определението за „железопътен прелез“, състоящо се в разширяване на каталога на превозните средства и лицата, и е добавено определението за „светлинен сигнал“.

За да се гарантира спазването на разпоредбите на Закона от 21 март 1985 г. за обществените пътища (Официален вестник за законите от 2024 г., поз. 320, с измененията), определението за „пътна призма“ не е уточнено в проекта на наредба. Същевременно, понятието „широчина на железопътния прелез“ е допълнително уточнено.

В разпоредбите на новия проект на наредба, организаторът на проекта е решил да използва понятието „пешеходна пътека“, а не понятието „път“, какъвто е случаят досега.

В допълнение, с проекта на наредба се въвеждат разпоредби, произтичащи от препоръките на Държавната комисия за разследване на железопътни произшествия [Państwowa Komisja Badania Wypadków Kolejowych], наричана по-нататък „PKBWK“, заключенията на председателя на Службата за железопътен транспорт, наричан по-нататък „председателят на УТК“, както и исканията на управителите на железопътна инфраструктура и ползвателите на железопътни странични коловози.

В съответствие с проекта на наредба, разпоредбите относно техническите изисквания и изискванията, свързани с отбраната, за обществените пътища от значение за отбраната се прилагат за процеса на изграждане или реконструкция на железопътен коловоз, който е част от железопътен прелез, по който върви път от значение за отбраната или участък от него, както и за техническите условия за пътните габарити под железопътен виадукт. Разпоредбите относно пътищата от значение за отбраната могат да бъдат открити, по-специално, в Закона от 21 март 1985 г. за обществените пътища, Наредбата на министъра на инфраструктурата от 24 юни 2022 г. относно техническите и строителните разпоредби за обществените пътища (Официален вестник за законите, поз. 1518), Наредбата на Министерския съвет от 25 юли 2023 г. относно условията и начина на подготовка и използване на транспорта за целите на отбраната на държавата, както и за отбраната на държавата по време на война, и компетентността на органите по тези въпроси (Официален вестник за законите, поз. 1660) и в Заповед № 21 на министъра на инфраструктурата от 4 юни 2024 г. относно изпълнението на техническите изисквания и



EUROPEAN COMMISSION

Directorate-General for Internal Market, Industry, Entrepreneurship and SMEs
Single Market Enforcement
Notification of Regulatory Barriers

изискванията във връзка с отбраната за обществените пътища от значение за отбраната (Официален вестник на министерството на инфраструктурата, поз. 28).

Друга разлика, която следва да се отбележи между съществуващите разпоредби относно техническите условия, на които следва да отговарят кръстовищата на железопътните линии и страничните коловози с пътища и тяхното местоположение, и разпоредбите на проекта на наредба, е, че възможността за обезопасяване на пешеходните прелези с въртящи се врати е изоставена, тъй като те не отговарят на изискванията за лица с увреждания. Същевременно беше определен методът за създаване на лабиринти за безопасност на пешеходните прелези над железопътните коловози и беше посочено кога могат да бъдат използвани защитните прегради на пешеходните прелези.

В случай на железопътни прелези от клас „С“ е възможно да се използват неавтоматични прелезни системи, управлявани от упълномощени служители на управителя на железопътна инфраструктура, ползватели на странични железопътни коловози или операторите на железопътен транспорт, а в случай на теснолинейни железопътни линии — също така на железопътни прелези от клас „В“.

Пешеходните прелези от клас „Е“ трябва да бъдат обезопасени по начин, който позволява безопасно използване от лица с увреждания или лица с намалена подвижност. В допълнение, железопътните прелези от клас „Е“ трябва да отговарят на изискванията на Общността, определени в техническите спецификации за оперативна съвместимост, свързани с достъпността на железопътната система на Съюза за лица с увреждания и лица с намалена подвижност (ТСОС „Лица с намалена подвижност“).

По отношение на железопътните прелези от клас „F“ се изключват железопътните прелези и пешеходните прелези по теснолинейни железопътни линии и страничните коловози по протежение на горски пътища и вътрешни пътища (член 12).

В съответствие с член 14, параграф 3, измерванията на движението по пътищата и обема на железопътния трафик се извършват по искане на компетентните органи, Държавната комисия за разследване на железопътни произшествия или железопътната комисия, посочена в член 28м от Закона от 28 март 2003 г. за железопътния транспорт, управител на пътна мрежа или управител на железопътен транспорт. Следва да се отбележи, че понятието „компетентни органи“ следва да се разбира като органите, които провеждат разследването, т.е. полицията, прокуратурата. Председателят на УТК има също така правото да поиска извършването на проверка на обема на пътния и железопътния трафици съгласно неговото право на контрол съгласно Закона от 28 март 2003 г. за железопътния транспорт.

Член 17 е разяснен чрез определяне на степента на отговорност на управителите на пътни мрежи, управителите на железопътна инфраструктура и ползвателите на железопътни странични коловози по отношение на осигуряването на условия за видимост на железопътните прелези и пешеходните прелези, посочени в приложение 3 към наредбата.

Съгласно текста на член 22, достъпът до железопътни прелези от клас „В“ трябва да бъде строго обезопасен по такъв начин, че да не се позволява на участниците в пътното движение да се движат около затворена врата на преграда, или да използват пътни острови или разделители, чието изграждане позволява да се премине през тях в извънредна ситуация. С настоящите разпоредби беше поставено прилагането на горепосочените защитни мерки под зависимост от местните условия.

Разпоредбите на член 23 са допълнени чрез добавяне на задължението за проверка на техническото състояние на железопътен прелез след инциденти, дължащи се на неправилното функциониране на устройствата за управление на железопътния трафик, които не са предупредили и защитили участниците в пътното движение от влак, приближаващ железопътен прелез или пешеходен прелез, оборудван с прелезна система.

С член 25 се въвежда възможността да се напуснат железопътните прелези на разстояние от по-малко 3 km, когато се изгражда нов железопътен прелез, който представлява пресечна точка на същия коловоз (коловози) със същия път, но с по-добри технически условия/условия за безопасност, в близост до съществуващ железопътен прелез.

С член 28 се разширяват ъглите на железопътния прелез на оста на пътя с оста на коловоза на железопътна линия или страничен коловоз за железопътни прелези от клас, различен от „D“. С него също така се уточнява допълнително условието за железопътните прелези, подлежащи на реконструкция, така че когато ъгълът на железопътния прелез не отговаря на изискванията, определени в член 28, параграфи 1—3, с него не се стига до влошаване в сравнение с условията преди реконструкцията.



EUROPEAN COMMISSION

Directorate-General for Internal Market, Industry, Entrepreneurship and SMEs
Single Market Enforcement
Notification of Regulatory Barriers

Въвеждането на разпоредбите, които попадат в обхвата на член 56, ще позволи използването на съвременни методи за откриване на препятствия на железопътни прелези, които включват индуктивни контури, радарна система, инфрачервени термични изображения и ултразвукови датчици. Едно от решенията във връзка с функционирането на подсистемата за наблюдение е предаването на визуален и алармен сигнал към местните центрове за управление на движението, чийто персонал решава дали да спре или да не спре влак, идващ в обратната посока. Друго решение е алармен сигнал, изпратен от подсистемата за наблюдение към подсистемата за обработване, която стартира процедурата за спиране на влака, или чрез подаване на сигнал за спиране по семафорите, разположени в рамките на железопътния прелез, или чрез изпращане на предупредително съобщение по радиото до командното табло на машиниста, който взема решението за прилагане на процедурата за спиране на влака. Системата за откриване на препятствия по железопътните прелези в този случай е свързана с устройствата за управление на железопътния трафик.

С изменението на член 60, по отношение на времето за предварително предупреждение за железопътните прелези клас „А“ с врати на прегради или пешеходните прелези с врати на прегради, се въвежда разграничение при времето за предварително предупреждение в зависимост от това дали железопътният прелез или пешеходният прелез се експлоатират от тяхното местоположение или от разстояние. Изменението е препоръка на РКВВК, включена в доклада от проверката на значимо железопътно произшествие от клас „А18“, извършено на 2 август 2018 г. на железопътен прелез от клас „А“, разположен по маршрута „Pierzyska—Gniezno“, на 43 141 km от железопътна линия № 353 „Poznań Wschód—Skandawa“ (Доклад No РКВВК/04/2019).

В член 71, параграф 2, състоянието на активиране на светлинните сигнали е добавено към състоянията, които са обект на зависимост от устройствата за управление на движението по станциите при автоматичните прелезни системи.

По искане на управителите на железопътна инфраструктура и ползвателите на железопътни странични коловози, с член 79 понастоящем се изисква поставянето на информационна табела „Т-7“ под знаците „А-9“ — „железопътен прелез с бариера“ и „А-10“ — „железопътен прелез без бариера“ на железопътните прелези от класове „В“ и „С“, на която са показани трасето на коловозите и пътя при железопътния прелез, с която се информират участниците в движението, че светлинният сигнал при въпросния железопътен прелез е автоматичен.

Проектът на наредба съдържа разпоредба (член 82), с която се позволява на управителите на пътни мрежи допълнително да отбелязват железопътните прелези с активни знаци, знаци с променливо съдържание или текстови табла с променливо съдържание, както и чрез използване на хоризонтални знаци под формата на предупредителни релефни ивици, устройства за намаляване на скоростта и допълнителни цветове на пътната повърхност. Тази разпоредба беше въведена по искане на председателя на УТК, който посочи, че променливото съдържание на показваните съобщения привлича вниманието на машинистите, увеличава концентрацията и предотвратява управлението по памет. В допълнение, използването на хоризонтална маркировка на железопътен прелез чрез ивици за успокояване на трафика (предупредителни релефни ивици), устройства за намаляване на скоростта и допълнителни цветове на пътната повърхност може да повиши безопасността при железопътните прелези. Наличието на устройства за намаляване на скоростта и знаци, произведени от материали, причиняващи акустичен ефект и вибрации в момента, в който те са задвижвани, влияе на възприятието на машиниста, повишава нивото му на бдителност и следователно го принуждава да кара по-внимателно през железопътен прелез. Използването на специални цветове по пътните и пешеходните повърхности директно на железопътните прелези също така може да допринесе за подобряване на безопасността.

Таблица 1 в приложение 3 към наредбата допълва видимостта на железопътните прелези за водачите на превозни средства при скорости, по-ниски от 60 km/h.

В допълнение, поради възникващите опасения във връзка с тълкуването по отношение на светлоотразителните триъгълници, бяха разяснени въпросите, свързани със светлоотразителните триъгълници при железопътните прелези от клас „D“.

Регулаторните разпоредби, които представляват нови решения или изменят съществуващите решения в тази област, ще позволят прилагането на по-високи технически стандарти, което ще доведе до повишаване на нивото на безопасност в железопътния транспорт, което ще доведе до подобряване на безопасността на железопътния трафик и пътното движение на железопътните прелези и пешеходните прелези.

Съгласно член 91 от проекта на наредба, тя ще влезе в сила 14 дни след публикуването ѝ в съответствие с



EUROPEAN COMMISSION

Directorate-General for Internal Market, Industry, Entrepreneurship and SMEs
Single Market Enforcement
Notification of Regulatory Barriers

член 4, параграф 1 от Закона от 20 юли 2000 г. за публикуването на нормативни актове и някои други правни актове (Официален вестник за законите от 2019 г., поз. 1461).

Съгласно преходните разпоредби, определени в наредбата, съществуващите разпоредби ще се прилагат за кръстовищата на железопътни линии или странични коловози с пътища, за които преди влизането в сила на наредбата са подадени следните видове заявления: за разрешително за строеж, за отделно решение за одобряване на парцел или проект за застрояване или архитектурен и строителен проект, за промяна във връзка с разрешително за строеж, както и когато е издадено решение за разрешително за строеж или отделно решение за одобряване на парцел или проект за застрояване или архитектурен и строителен проект, и когато е подадено уведомление за строеж или други строителни работи, когато не се изисква решение за разрешително за строеж или когато е издадено решение за узаконяване, посочено в член 49, параграф 4 от Закона от 7 юли 1994 г. за строителството, и решенията, посочени в член 51, параграф 4 от този закон. Новите разпоредби на наредбата обаче могат да бъдат прилагани по-рано по искане на инвеститор, подадено до компетентния административен орган в областта на архитектурата и строителството, в срок от 21 дни от датата на влизане в сила на наредбата. Съществуващите разпоредби се прилагат в случай на инвестиции в областта на железопътния транспорт, включващи изграждането или реконструкцията на кръстовища на железопътни линии или странични коловози с пътища, за които тръжната процедура за възлагане на проект или договор за строителство е приключила преди влизането в сила на проекта на наредба. Разпоредбите на предложената наредба обаче ще бъдат прилагани по-рано по искане на инвеститор, подадено до компетентния административен орган в областта на архитектурата и строителството, в срок от 21 дни от датата на влизане в сила на наредбата.

Организаторът на проекта също така посочва, че управителите на железопътна инфраструктура, ползвателите на железопътни странични коловози и управителите на пътни мрежи адаптират железопътните прелези и пешеходните прелези към изискванията, посочени в проекта на наредба, в срок от 7 години от датата на влизане в сила на наредбата. Горепосочената времева рамка е обоснована от факта, че в Полша има над десет хиляди железопътни прелези и пешеходни прелези и тяхното адаптиране към изискванията на проекта на наредба ще доведе до значителна организационна тежест. Счита се, че би било невъзможно това да се направи в по-кратък срок. Разрешено е да се оставят наклоните на пътищата, съществуващи на железопътните прелези, преди влизането в сила на наредбата. За повторно използваните прелезни системи, които са били изградени преди влизането в сила на предложената наредба, ако те не отговарят на изискванията, посочени в глави 5—7 от наредбата, в случай на промяна във връзка с местоположението на системите, е възможно да се прилагат разпоредбите, в съответствие с които те са били изградени.

9. Необходимостта от приемане на проекта на наредба на министъра на инфраструктурата относно техническите условия, на които трябва да отговарят кръстовищата на железопътните линии и страничните коловози с пътища и тяхното местоположение, както и техническите условия за тяхното използване, следва от текста на член 66 от Закона от 19 юли 2019 г. за осигуряването на достъпност за лица със специални нужди (Официален вестник за законите от 2024 г., поз. 1411), наричан по-нататък „Закон за достъпността“.

С посочената разпоредба се задължава министърът, отговарящ за транспорта, да издаде, в съгласие с министъра, отговарящ за строителството, планирането и пространственото развитие, и жилищното строителство, разпоредбите за прилагане, приети съгласно член 7, параграф 2, втора алинея и член 7, параграф 3, втора алинея от Закона от 7 юли 1994 г. за строителството (Официален вестник за законите от 2024 г., поз. 725, с измененията) в срок от 84 месеца от деня на влизане в сила на Закона за достъпността.

10. Препратки към референтни текстове: 2023/0445/PL

Референтните текстове бяха представени като част от предходната нотификация: 2023/0445/PL

11. Не

12.



EUROPEAN COMMISSION
Directorate-General for Internal Market, Industry, Entrepreneurship and SMEs
Single Market Enforcement
Notification of Regulatory Barriers

13. Не

14. Не

15. Да

16.

Аспект ОТС: Не

Аспект SPS: Не

Европейска Комисия

Контактна точка Директива (ЕС) 2015/1535

email: grow-dir2015-1535-central@ec.europa.eu