



EUROPEAN COMMISSION

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

Número de notificación : 2025/0145/PL (Poland)

## **Reglamento del Ministro de Infraestructuras de... 2025, sobre las condiciones técnicas que deben cumplir las intersecciones de las líneas ferroviarias y los apartaderos con las carreteras y su ubicación, así como las condiciones técnicas para su uso**

Fecha de recepción : 14/03/2025

Final del periodo de statu quo : 17/06/2025

### **Message**

Mensaje 001

Comunicación de la Comisión - TRIS/(2025) 0735

Directiva (UE) 2015/1535

Notificación: 2025/0145/PL

Notificación de un proyecto de texto de un Estado miembro

Notification - Notifikation - 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 - Nezahajuje prodlení - Fristerne indledes ikke - Καμμία έναρξη προθεσμίας - No abre el plazo - Viivituste perioodi ei avata - Määräaika ei ala tästä - Ne otvara razdoblje kašnjenja - Nem nyitja meg a késéset - Non fa decorrere la mora - Atidėjimai 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.ES

1. MSG 001 IND 2025 0145 PL ES 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 - Transporte ferroviario

5. Reglamento del Ministro de Infraestructuras de... 2025, sobre las condiciones técnicas que deben cumplir las intersecciones de las líneas ferroviarias y los apartaderos con las carreteras y su ubicación, así como las condiciones técnicas para su uso



## EUROPEAN COMMISSION

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

6. condiciones técnicas requeridas para otras obras de construcción, incluidas las condiciones técnicas relativas a su ubicación, y las condiciones técnicas para el uso de las obras de construcción

7.

8. El proyecto de Reglamento sistematiza las disposiciones reglamentarias. Se ha introducido una disposición que establece que el diseño, la construcción, la reconstrucción y la renovación de las intersecciones de las líneas ferroviarias y los apartaderos con carreteras, así como su uso, deben tener en cuenta los riesgos asociados al cambio climático, incluida la vulnerabilidad de estas intersecciones al cambio climático. Una evaluación de la vulnerabilidad de las inversiones (exposición y resiliencia) frente a accidentes o catástrofes y del riesgo de que se produzcan, así como de la probabilidad de que se produzcan efectos adversos significativos sobre el medio ambiente fue de vital importancia. Dicha evaluación se tuvo en cuenta en el artículo 66, apartado 1, punto 1, letra g), de la Ley de 3 de octubre de 2008 sobre el suministro de información sobre el medio ambiente y su protección, la participación del público en la protección del medio ambiente y las evaluaciones de impacto ambiental (Boletín Oficial de 2024, punto 1112, en su versión modificada). El promotor del proyecto ha eximido de las disposiciones sobre los efectos nocivos de las vibraciones en los edificios situados en las inmediaciones de las intersecciones y las vibraciones y el ruido a los que estarían expuestas las personas que se alojan en estos edificios, debido al hecho de que las intersecciones de las líneas ferroviarias y los apartaderos con carreteras están sujetos a la normativa de aplicación general a este respecto.

La lista de términos se ha complementado con la definición de « carretera forestal » y de « carretera de importancia defensiva », debido a la introducción de inclusiones con respecto a los pasos a nivel de clase F y los pasos a nivel peatonales.

Con el fin de garantizar el cumplimiento de las disposiciones de la Ley de 20 de junio de 1997 sobre circulación vial (Boletín Oficial de la República de Polonia de 2024, punto 1251), se ha actualizado la definición de « paso a nivel peatonal », que consiste en una ampliación del catálogo de vehículos y personas, y se ha añadido la definición de « señal de tráfico ».

Con el fin de garantizar el cumplimiento de las disposiciones de la Ley de 21 de marzo de 1985 sobre carreteras públicas (Boletín Oficial de 2024, punto 320, en su versión modificada), la definición de « prisma de carretera » no se ha especificado en el proyecto de Reglamento. Al mismo tiempo, se ha especificado con más detalle la expresión « anchura del paso a nivel ».

En las disposiciones del nuevo proyecto de Reglamento, el promotor del proyecto decidió utilizar la expresión « vía peatonal » y no el término « vía », como había sido el caso hasta ahora.

Además, el proyecto de Reglamento introduce disposiciones derivadas de las recomendaciones de la Comisión Estatal para la Investigación de Accidentes Ferroviarios [Państwowa Komisja Badania Wypadków Kolejowych], en lo sucesivo denominada « PKBWK », de las conclusiones del Presidente de la Oficina de Transporte Ferroviario, en lo sucesivo denominado « Presidente de la UTK », y de las exigencias de los administradores de infraestructuras ferroviarias y de los usuarios de apartaderos ferroviarios.

De conformidad con el proyecto de Reglamento, las disposiciones sobre los requisitos técnicos y de defensa de las carreteras públicas de importancia defensiva se aplicarán al proceso de construcción o reconstrucción de una vía ferroviaria que forme parte de un paso a nivel en el que discurra una carretera de importancia defensiva o una sección de la misma, así como a las condiciones técnicas para los gálibos de carretera bajo un viaducto ferroviario. Las disposiciones relativas a las carreteras de importancia defensiva pueden encontrarse, en particular, en la Ley de carreteras públicas de 21 de marzo de 1985, en el Reglamento del Ministro de Infraestructuras de 24 de junio de 2022 sobre las normas técnicas y de construcción de las carreteras públicas (Boletín Oficial, punto 1518), en el Reglamento del Consejo de Ministros de 25 de julio de 2023 sobre las condiciones y el método de preparación y utilización del transporte con fines de defensa estatal, así como para la defensa estatal en tiempo de guerra, y la competencia de las autoridades en estos asuntos (Boletín Oficial, punto 1660) y en la Orden n.º 21 del Ministro de Infraestructuras de 4 de junio de 2024 sobre la aplicación de los requisitos técnicos y de defensa de las carreteras públicas de importancia defensiva (Boletín Oficial del Ministerio de Infraestructuras, punto 28).

Otra diferencia que cabe señalar entre las disposiciones existentes sobre las condiciones técnicas que deben cumplir las intersecciones de las líneas ferroviarias y los apartaderos con las carreteras y su ubicación y las disposiciones del proyecto de Reglamento es que se ha abandonado la opción de asegurar los pasos a nivel peatonales con torniquetes,



## EUROPEAN COMMISSION

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

porque no cumplen los requisitos para las personas con discapacidad. Al mismo tiempo, se ha determinado el método para establecer los espacios de seguridad en los pasos a nivel peatonales sobre las vías ferroviarias, y se ha indicado cuándo se pueden utilizar las barreras de seguridad en los pasos a nivel peatonales.

En el caso de los pasos a nivel de clase C, resulta posible utilizar sistemas de pasos a nivel no automáticos operados por empleados autorizados del administrador de infraestructuras ferroviarias, usuarios de apartaderos ferroviarios u operadores de transporte ferroviario y, en el caso de líneas ferroviarias de vía estrecha, también en los pasos a nivel de clase B.

Los pasos a nivel peatonales de clase E deberán estar protegidos de manera que se permita un uso seguro por parte de las personas con discapacidad o las personas de movilidad reducida. Además, los pasos a nivel de clase E deben cumplir los requisitos de la Unión Europea establecidos en la especificación técnica de interoperabilidad relativa a la accesibilidad del sistema ferroviario de la Unión para las personas con discapacidad y las personas de movilidad reducida (ETI PMR).

Por lo que se refiere a los pasos a nivel de clase F, se excluyen los pasos a nivel y los pasos a nivel peatonales en líneas ferroviarias de vía estrecha y apartaderos a lo largo de carreteras forestales y carreteras interiores (artículo 12).

De conformidad con el artículo 14, apartado 3, las mediciones del tráfico por carretera y del volumen de tráfico ferroviario se llevarán a cabo a petición de las autoridades competentes, de la Comisión estatal de investigación de accidentes ferroviarios o de la comisión ferroviaria a que se refiere el artículo 28 quaterdecies de la Ley de 28 de marzo de 2003 sobre el transporte ferroviario, de un administrador de carreteras o de un administrador ferroviario. Cabe señalar que la expresión « autoridades competentes » debe entenderse como las autoridades que llevan a cabo la investigación, es decir, la policía, el ministerio público. El presidente de la UTK también tiene derecho a solicitar que se lleve a cabo una inspección del volumen de tráfico por carretera y ferroviario en virtud de su derecho de control con arreglo a la Ley de transporte ferroviario de 28 de marzo de 2003.

El artículo 17 se ha aclarado determinando el alcance de la responsabilidad de los administradores de carreteras, los administradores de infraestructuras ferroviarias y los usuarios de apartaderos ferroviarios en lo que respecta a garantizar las condiciones de visibilidad en los pasos a nivel y los pasos a nivel peatonales que se indican en el anexo 3 del Reglamento.

De acuerdo con la redacción del artículo 22, el acceso a los pasos a nivel de clase B debe estar estrictamente asegurado, de manera que se evite que los usuarios de la carretera giren alrededor de una barrera cerrada, ya sea mediante el uso de isletas de tráfico o separadores cuya construcción permita pasar a través de ellos en caso de emergencia. La normativa actual supedita la aplicación de dichas salvaguardias a las condiciones locales.

Las disposiciones del artículo 23 se han completado añadiendo la obligación de verificar el estado técnico de un paso a nivel después de incidentes derivados del mal funcionamiento de los dispositivos de control del tráfico ferroviario que no adviertan

y protejan a los usuarios de la carretera de un tren que se aproxima a un paso a nivel o a un paso a nivel peatonal equipado con un sistema de cruce.

El artículo 25 introduce la posibilidad de dejar los pasos a nivel a una distancia inferior a 3 km cuando se construya un nuevo paso a nivel que constituya una intersección de la(s) misma(s) vía (vías) con la misma carretera pero con mejores condiciones técnicas/de seguridad a proximidad de un paso a nivel existente.

El artículo 28 amplía los ángulos de cruce del eje de la carretera con el eje de la vía de una línea ferroviaria o apartadero para pasos a nivel de una clase distinta de D. También especifica con más detalle la condición de los pasos a nivel sujetos a reconstrucción de modo que, cuando el ángulo de cruce no cumpla los requisitos establecidos en el artículo 28, apartados 1 a 3, no se deteriore con respecto a las condiciones anteriores a la reconstrucción.

La introducción de las normas contempladas en el artículo 56 permitirá el uso de métodos modernos de detección de obstáculos en los pasos a nivel, que incluyen bucles de inducción, un sistema de radar, imágenes térmicas infrarrojas y sensores ultrasónicos. Una de las soluciones en el funcionamiento del subsistema de supervisión es la transmisión de una señal visual y de alarma a los centros locales de control del tráfico, cuyo personal decide si detener o no un tren que se aproxima. Otra solución es una señal de alarma enviada por el subsistema de supervisión al subsistema de procesamiento, que inicia el procedimiento de parada del tren, ya sea proporcionando una señal de parada en los ramales situados en el cruce, o enviando un mensaje de alarma por radio a la consola del conductor, que toma la decisión de aplicar el procedimiento de frenado del tren. El sistema de detección de obstáculos en el paso a nivel en este caso está conectado a los dispositivos de control del tráfico ferroviario.

La modificación del artículo 60, en lo que respecta al tiempo de preaviso en los pasos a nivel de clase A con barreras o en los pasos a nivel peatonales con barreras, introduce una distinción en los tiempos de preaviso en función de si el paso a



## EUROPEAN COMMISSION

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

nivel o el paso a nivel peatonal funciona se acciona desde su ubicación o a distancia. La modificación es una recomendación de la PKBWK incluida en el informe relativo al análisis de un accidente ferroviario significativo de clase A18 que tuvo lugar el 2 de agosto de 2018 en un paso a nivel de clase A, situado en la ruta Pierzyska-Gniezno, km 43.141 de la línea ferroviaria n.º 353 Poznań Wschód – Skandawa (Informe n.º PKBWK/04/2019).

En el artículo 71, apartado 2, se ha añadido el estado de activación de las señales de tráfico a los estados que están sujetos a dependencia en los dispositivos de control del tráfico de la estación en los sistemas automáticos de pasos a nivel.

A petición de los administradores de infraestructuras ferroviarias y de los usuarios de los apartaderos ferroviarios, el artículo 79 exige ahora la colocación de una placa de información T-7 bajo las señales A-9 « paso a nivel ferroviario con barrera » y A-10 « paso a nivel ferroviario sin barrera » en los pasos a nivel de clase B y C, indicando la disposición de las vías y de la carretera en el paso a nivel, lo que informa a los usuarios de la carretera de que la señal de tráfico en el paso a nivel en cuestión es automática.

El proyecto de Reglamento contiene una disposición (artículo 82) que permite a los gestores de carreteras marcar adicionalmente los pasos a nivel con señales activas, señales de contenido variable o tableros de texto de contenido variable y utilizando señales horizontales en forma de bandas sonoras, badenes de velocidad y colores adicionales de la superficie de la carretera. Esta disposición se introdujo a petición del Presidente de la UTK, que señaló que el contenido variable de los mensajes mostrados atrae la atención de los conductores, aumenta la concentración e impide la conducción de memoria. Además, el uso del marcado horizontal de paso a nivel mediante líneas de reducción del tráfico (bandas sonoras), badenes de velocidad o una coloración adicional de la superficie de la carretera puede aumentar la seguridad en los pasos a nivel. La presencia de badenes y señales de velocidad fabricados a partir de materiales que causan un efecto acústico y una vibración en el momento en que se conduce sobre ellos afecta a la percepción del conductor, aumenta su nivel de alerta y, en consecuencia, le hace circular por un paso a nivel prestando más atención. El uso de colores especiales en las superficies de carreteras y peatonales directamente en los pasos a nivel también puede contribuir a mejorar la seguridad.

La tabla 1 del anexo 3 del Reglamento complementa la visibilidad de los pasos a nivel para los conductores de vehículos a velocidades inferiores a 60 km/h.

Además, debido a los problemas de interpretación emergentes en relación con los triángulos de visibilidad, se han aclarado las cuestiones relacionadas con los triángulos de visibilidad en los pasos a nivel de clase D.

Las disposiciones reglamentarias, que constituyen nuevas soluciones o modifican las soluciones existentes en este ámbito, permitirán la aplicación de normas técnicas más estrictas, lo que dará lugar a un mayor nivel de seguridad en el transporte ferroviario, causando una mejora en la seguridad del tráfico ferroviario y del tráfico por carretera en los pasos a nivel y los pasos a nivel peatonales.

Conforme al artículo 91 del proyecto de Reglamento, el mismo entrará en vigor 14 días después de su publicación, de conformidad con el artículo 4, apartado 1, de la Ley de 20 de julio de 2000 sobre la publicación de actos normativos y otros actos jurídicos (Boletín Oficial de la República de Polonia de 2019, punto 1461).

De conformidad con las disposiciones transitorias establecidas en el Reglamento, las disposiciones existentes se aplicarán a las intersecciones de líneas ferroviarias o apartaderos con carreteras para las que se hayan presentado los siguientes tipos de solicitudes antes de la entrada en vigor del Reglamento: para un permiso de construcción, para una decisión separada por la que se apruebe un proyecto de urbanización de parcelas o terrenos o un proyecto arquitectónico y de construcción, para un cambio en un permiso de construcción, así como cuando se haya expedido una decisión sobre un permiso de construcción o una decisión separada por la que se apruebe un proyecto de urbanización de parcelas o terrenos o un proyecto arquitectónico y de construcción, y cuando se haya presentado una notificación de construcción u otras obras de construcción cuando no se requiera una decisión de permiso de construcción, o cuando se haya expedido una decisión sobre legalización, a que se refiere el artículo 49, apartado 4 de la Ley de la construcción de 7 de julio de 1994 y las decisiones a que se refiere el artículo 51, apartado 4 de dicha Ley. No obstante, las nuevas disposiciones del Reglamento podrán aplicarse antes, a petición de un inversor presentada a la autoridad competente de la Administración de arquitectura y construcción dentro de un plazo de 21 días a partir de la fecha de entrada en vigor del Reglamento.

Las disposiciones existentes se aplicarán en el caso de las inversiones ferroviarias que impliquen la construcción o reconstrucción de intersecciones de líneas ferroviarias o apartaderos con carreteras, para las que el procedimiento de licitación para la adjudicación de un proyecto o contrato de construcción se haya completado antes de la entrada en vigor del proyecto de Reglamento. No obstante, las disposiciones del Reglamento propuesto se aplicarán antes, a



## EUROPEAN COMMISSION

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

petición de un inversor presentada a la autoridad competente de la Administración de arquitectura y construcción dentro de un plazo de 21 días a partir de la fecha de entrada en vigor del Reglamento.

El promotor del proyecto también indica que los administradores de infraestructuras ferroviarias, los usuarios de apartaderos ferroviarios y los administradores de carreteras adaptarán los pasos a nivel y los pasos a nivel peatonales a los requisitos establecidos en el proyecto de Reglamento dentro de un plazo de 7 años a partir de la fecha de entrada en vigor del Reglamento. Dicho plazo se justifica por el hecho de que existen más de diez mil pasos a nivel y pasos a nivel peatonales en Polonia, y su adaptación a los requisitos del proyecto de Reglamento supondrá una carga organizativa significativa. Se estima que resultaría imposible hacerlo en un plazo más corto. Se permite mantener los gradientes de carretera existentes en los pasos a nivel antes de la entrada en vigor del Reglamento. En el caso de los sistemas de cruce reutilizados que se construyeron antes de la entrada en vigor del Reglamento propuesto, si no cumplen los requisitos establecidos en los capítulos 5 a 7 del mismo, en caso de cambio de ubicación de los sistemas, resulta posible aplicar las disposiciones de conformidad con las cuales se construyeron.

9. La necesidad de promulgar el proyecto de Reglamento del Ministerio de Infraestructuras sobre las condiciones técnicas que deben cumplir las intersecciones de las líneas ferroviarias y los apartaderos con las carreteras y su ubicación, así como las condiciones técnicas para su uso, se desprende de la redacción del artículo 66 de la Ley de 19 de julio de 2019 sobre la garantía de la accesibilidad de las personas con necesidades especiales (Boletín Oficial de 2024, punto 1411), en lo sucesivo denominada « Ley de accesibilidad ».

Dicha disposición obliga al Ministro de Transportes a adoptar, de acuerdo con el Ministro de Construcción, Planificación

y Desarrollo territorial, y vivienda, disposiciones de aplicación promulgadas en virtud del artículo 7, apartado 2, punto 2, y apartado 3, punto 2 de la Ley de 7 de julio de 1994 sobre la construcción (Boletín Oficial de 2024, punto 725, en su versión modificada) dentro un plazo de 84 meses a partir de la fecha de entrada en vigor de la Ley de accesibilidad.

10. Referencias a los textos de base: 2023/0445/PL

Los textos de referencia se presentaron en la notificación anterior:  
2023/0445/PL

11. No

12.

13. No

14. No

15. Sí

16.

Aspecto TBT: No

Aspecto SPS: No

\*\*\*\*\*

Comisión Europea

Punto de contacto Directiva (UE) 2015/1535

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