



EUROPEAN COMMISSION

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

Numero di notifica : 2025/0145/PL (Poland)

Regolamento del ministro delle Infrastrutture del ... 2025 sulle condizioni tecniche che devono soddisfare le intersezioni di linee ferroviarie e binari di raccordo con le strade e la loro ubicazione, nonché sulle condizioni tecniche per il loro utilizzo

Data di ricezione : 14/03/2025

Termine dello status quo : 17/06/2025

Message

Messaggio 001

Comunicazione della Commissione - TRIS/(2025) 0735

Direttiva (UE) 2015/1535

Notifica: 2025/0145/PL

Notifica di un progetto di testo da parte di uno Stato membro

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 - Ne zahajuje 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 késésekét - 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.IT

1. MSG 001 IND 2025 0145 PL IT 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 - Trasporto ferroviario

5. Regolamento del ministro delle Infrastrutture del ... 2025 sulle condizioni tecniche che devono soddisfare le intersezioni di linee ferroviarie e binari di raccordo con le strade e la loro ubicazione, nonché sulle condizioni tecniche per il loro utilizzo



EUROPEAN COMMISSION

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

6. condizioni tecniche richieste per le altre opere di costruzione, comprese le condizioni tecniche relative alla loro ubicazione e le condizioni tecniche per l'utilizzo delle opere di costruzione

7.

8. Il progetto di regolamento sistematizza le disposizioni normative. È stata introdotta una disposizione secondo cui la progettazione, la costruzione, la ricostruzione e la ristrutturazione delle intersezioni delle linee ferroviarie e dei binari di raccordo con le strade, nonché il loro utilizzo, devono tenere conto dei rischi associati ai cambiamenti climatici, compresa la vulnerabilità di tali intersezioni ai cambiamenti climatici. È di fondamentale importanza valutare la vulnerabilità degli investimenti (esposizione e resilienza) a incidenti o catastrofi e il rischio che si verifichino, nonché la probabilità che si verifichino effetti negativi significativi sull'ambiente. La valutazione di cui sopra è stata presa in considerazione nell'articolo 66, paragrafo 1, comma 1, lettera g), della legge del 3 ottobre 2008 sulla fornitura di informazioni sull'ambiente e la sua protezione, la partecipazione del pubblico alla protezione dell'ambiente e le valutazioni dell'impatto ambientale (Gazzetta ufficiale 2024, voce 1112, e successive modifiche).

Il promotore del progetto ha derogato alle disposizioni sugli effetti nocivi delle vibrazioni sugli edifici situati nelle immediate vicinanze delle intersezioni e delle vibrazioni e del rumore a cui le persone che soggiornano in tali edifici sarebbero esposte a causa del fatto che le intersezioni delle linee ferroviarie e i binari di raccordo con le strade sono soggetti alle normative generalmente applicabili al riguardo.

L'elenco dei termini è stato integrato con la definizione di "strada forestale" e "strada di importanza difensiva" a causa dell'introduzione di inclusioni per quanto riguarda i passaggi a livello di classe F e i passaggi a livello pedonali.

Al fine di garantire il rispetto delle disposizioni della legge sulla circolazione stradale del 20 giugno 1997 (Gazzetta ufficiale 2024, voce 1251), è stata aggiornata la definizione di "passaggio a livello pedonale", che consiste in un ampliamento del catalogo dei veicoli e delle persone, ed è stata aggiunta la definizione di "segnale stradale".

Al fine di garantire il rispetto delle disposizioni della legge sulle strade pubbliche del 21 marzo 1985 (Gazzetta ufficiale 2024, voce 320, e successive modifiche), la definizione di "prisma stradale" non è stata specificata nel progetto di regolamento. Allo stesso tempo, è stato ulteriormente specificato il termine "larghezza del passaggio a livello".

Nelle disposizioni del nuovo progetto di regolamento, il promotore del progetto ha deciso di utilizzare il termine "percorso pedonale" e non il termine "percorso", come avvenuto finora.

Inoltre, il progetto di regolamento introduce disposizioni derivanti dalle raccomandazioni della commissione statale per le indagini sugli incidenti ferroviari [Państwowa Komisja Badania Wypadków Kolejowych], di seguito denominata "PKBWK", dalle conclusioni del presidente dell'Ufficio per i trasporti ferroviari, in appresso denominato "presidente dell'UTK", e dalle richieste dei gestori dell'infrastruttura ferroviaria e degli utenti dei binari ferroviari.

Conformemente al progetto di regolamento, le disposizioni relative ai requisiti tecnici e di difesa per le strade pubbliche di importanza difensiva si applicano al processo di costruzione o ricostruzione di un binario ferroviario facente parte di un passaggio a livello sul quale vige una strada di importanza difensiva o una sua sezione, nonché alle condizioni tecniche degli scartamenti stradali sotto un viadotto ferroviario. Le disposizioni relative alle strade di importanza difensiva si trovano, in particolare, nella legge sulle strade pubbliche del 21 marzo 1985, nel regolamento del ministro delle Infrastrutture del 24 giugno 2022 sui regolamenti tecnici e di costruzione per le strade pubbliche (Gazzetta ufficiale, voce 1518), nel regolamento del Consiglio dei ministri del 25 luglio 2023 sulle condizioni e le modalità di preparazione e utilizzo dei trasporti per scopi di difesa statale e per la difesa statale in tempo di guerra e nella competenza delle autorità in materia (Gazzetta ufficiale, voce 1660) e nel decreto n. 21 del ministro delle Infrastrutture del 4 giugno 2024 sull'attuazione dei requisiti tecnici e di difesa per le strade pubbliche di importanza difensiva (Gazzetta ufficiale del ministero delle Infrastrutture, voce 28).

Un'altra differenza da evidenziare tra le disposizioni vigenti sulle condizioni tecniche che devono essere soddisfatte dalle intersezioni di linee ferroviarie e binari di raccordo con le strade e le disposizioni del progetto di regolamento è che la possibilità di garantire i passaggi a livello pedonali con tornelli è stata abbandonata in quanto non soddisfa i requisiti per le persone con disabilità. Allo stesso tempo, è stato determinato il metodo di installazione dei labirinti di sicurezza ai passaggi a livello pedonali sui binari ferroviari ed è stato indicato quando è possibile utilizzare le barriere di sicurezza ai passaggi a livello pedonali.

Nel caso dei passaggi a livello di classe C, è possibile utilizzare sistemi di passaggi a livello non automatici gestiti da dipendenti autorizzati del gestore dell'infrastruttura ferroviaria, dagli utenti dei binari di raccordo o dagli operatori del



EUROPEAN COMMISSION

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

trasporto ferroviario e, nel caso delle linee ferroviarie a scartamento ridotto, anche ai passaggi a livello di classe B. I passaggi a livello pedonali di classe E devono essere protetti in modo tale da consentire un uso sicuro da parte delle persone con disabilità o delle persone a mobilità ridotta. Inoltre, gli attraversamenti di classe E devono essere conformi ai requisiti comunitari stabiliti nelle specifiche tecniche di interoperabilità relative all'accessibilità del sistema ferroviario dell'Unione per le persone con disabilità e le persone a mobilità ridotta (STI PRM).

Per quanto riguarda gli attraversamenti a livello della classe F, sono esclusi gli attraversamenti a livello e gli attraversamenti pedonali a livello delle linee ferroviarie a scartamento ridotto e dei binari di raccordo lungo le strade forestali e interne (sezione 12).

Conformemente alla sezione 14, paragrafo 3, le misurazioni del traffico stradale e del volume del traffico ferroviario sono effettuate su richiesta delle autorità competenti, della commissione statale per le indagini sugli incidenti ferroviari o della commissione ferroviaria di cui all'articolo 28m della legge sul trasporto ferroviario del 28 marzo 2003, di un gestore della strada o di un gestore della ferrovia. Va osservato che il termine "autorità competenti" deve essere inteso come le autorità che conducono l'indagine, vale a dire la polizia, il pubblico ministero. Il presidente dell'UTK ha inoltre il diritto di chiedere che sia effettuata un'ispezione del volume di traffico stradale e ferroviario nell'ambito del suo diritto di controllo, ai sensi della legge sul trasporto ferroviario del 28 marzo 2003.

La sezione 17 è stata chiarita determinando la portata della responsabilità dei gestori delle strade, dei gestori dell'infrastruttura ferroviaria e degli utenti dei binari di raccordo ferroviario per quanto riguarda la garanzia delle condizioni di visibilità presso i passaggi a livello e i passaggi a livello pedonali di cui all'allegato 3 del regolamento. Secondo la formulazione della sezione 22, l'accesso ai passaggi a livello di classe B deve essere rigorosamente garantito in modo da impedire agli utenti della strada di aggirare un cancello chiuso con sbarra, utilizzando isole di traffico o separatori la cui costruzione consente di attraversarli in caso di emergenza. I regolamenti vigenti hanno subordinato l'applicazione delle suddette garanzie alle condizioni locali.

Le disposizioni della sezione 23 sono state integrate con l'aggiunta dell'obbligo di verificare le condizioni tecniche di un passaggio a livello in seguito a incidenti derivanti dal malfunzionamento dei dispositivi di controllo del traffico ferroviario che non mettono in guardia

e non proteggono gli utenti della strada da un treno che si avvicina a un passaggio a livello o a un passaggio a livello pedonale dotato di un sistema di attraversamento.

La sezione 25 introduce la possibilità di lasciare attraversamenti a una distanza inferiore a 3 km quando un nuovo attraversamento che costituisce un'intersezione dello stesso binario (degli stessi binari) con la stessa strada, ma con migliori condizioni tecniche/di sicurezza, è in costruzione accanto a un attraversamento esistente.

La sezione 28 estende gli angoli di attraversamento dell'asse stradale con l'asse del binario di una linea ferroviaria o di un raccordo per passaggi a livello di classe diversa da D. Inoltre specifica ulteriormente la condizione per i passaggi a livello soggetti a ricostruzione in modo che, se l'angolo di attraversamento non soddisfa i requisiti di cui alla sezione 28, paragrafi da 1 a 3, non peggiori rispetto alle condizioni precedenti alla ricostruzione.

L'introduzione dei regolamenti di cui alla sezione 56 consentirà l'uso di metodi moderni di rilevamento degli ostacoli ai passaggi a livello, che comprendono circuiti di induzione, un sistema radar, l'imaging termico a infrarossi e sensori ultrasonici. Una delle soluzioni per il funzionamento del sottosistema di monitoraggio è la trasmissione di un segnale visivo e di allarme ai centri locali di controllo del traffico, il cui personale decide se arrestare o meno un treno in arrivo. Un'altra soluzione è un segnale di allarme inviato dal sottosistema di monitoraggio al sottosistema di elaborazione, che avvia la procedura di arresto del treno fornendo un segnale di arresto sui semafori situati all'interno dell'incrocio o inviando un messaggio di allarme via radio alla postazione del macchinista che decide di attuare la procedura di frenatura del treno. In questo caso il sistema di rilevamento degli ostacoli al passaggio a livello è collegato ai dispositivi di controllo del traffico ferroviario.

La modifica della sezione 60, per quanto riguarda il tempo di preavviso presso i passaggi a livello di classe A con cancelli a sbarre o passaggi a livello pedonali con cancelli a sbarre, introduce una distinzione nei tempi di preavviso a seconda che il passaggio a livello o il passaggio a livello pedonale sia gestito dalla sua posizione o a distanza. La modifica è una raccomandazione del PKBWK inclusa nella relazione dell'esame di un incidente ferroviario significativo di classe A18 avvenuto il 2 agosto 2018 presso un passaggio a livello di classe A, situato sulla rotta Pierzyska-Gniezno, al km 43,141 della linea ferroviaria n. 353 Poznań Wschód - Skandawa (relazione n. PKBWK/04/2019).

Alla sezione 71, paragrafo 2, è stato aggiunto lo stato di attivazione dei segnali stradali agli stati soggetti a dipendenza nei dispositivi di controllo del traffico di stazione nei sistemi automatici di passaggio a livello.

Su richiesta dei gestori dell'infrastruttura ferroviaria e degli utenti dei binari di raccordo ferroviario, la sezione 79 impone



EUROPEAN COMMISSION

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

ora l'apposizione di una targa informativa T-7 sotto i segnali A-9 "attraversamento ferroviario con sbarra" e A-10 "attraversamento ferroviario senza sbarra" ai passaggi a livello delle classi B e C, indicando la disposizione dei binari e della strada all'attraversamento, che informa gli utenti della strada che il segnale stradale all'attraversamento in questione è automatico.

Il progetto di regolamento contiene una disposizione (sezione 82) che consente ai gestori della strada di contrassegnare ulteriormente i passaggi a livello con segnali attivi, segnali a contenuto variabile o pannelli di testo a contenuto variabile e utilizzando segnali orizzontali sotto forma di rallentamenti sonori, rallentatori di velocità e colori aggiuntivi della superficie stradale. Tale disposizione è stata introdotta su richiesta del presidente dell'UTK, il quale ha sottolineato che il contenuto variabile dei messaggi visualizzati attira l'attenzione dei conducenti, aumenta la concentrazione e impedisce la guida a memoria. Inoltre, l'uso della segnaletica orizzontale del passaggio a livello mediante linee di moderazione del traffico (rallentamenti sonori), dossi di velocità o colorazione aggiuntiva della superficie stradale può aumentare la sicurezza ai passaggi a livello. La presenza di rallentatori di velocità e segnali fabbricati con materiali che causano un effetto acustico e vibrazioni nel momento in cui sono azionati, influenza la percezione del conducente, aumenta il suo livello di attenzione e, di conseguenza, li porta a transitare attraverso un passaggio a livello con maggiore attenzione. Anche l'uso di colori speciali sulle superfici stradali e pedonali direttamente sui passaggi a livello può contribuire a migliorare la sicurezza.

La tabella 1 dell'allegato 3 del regolamento integra la visibilità dei passaggi a livello per i conducenti di veicoli a velocità inferiori a 60 km/h.

Inoltre, a causa dei problemi di interpretazione emergenti relativi ai triangoli di visibilità, sono state chiarite le questioni relative ai triangoli di visibilità agli attraversamenti di classe D.

Le disposizioni normative, che costituiscono nuove soluzioni o modificano le soluzioni esistenti in questo settore, consentiranno l'applicazione di standard tecnici più elevati, che si tradurranno in un aumento del livello di sicurezza nel trasporto ferroviario, migliorando la sicurezza del traffico ferroviario e stradale presso i passaggi a livello e i passaggi a livello pedonali.

A norma della sezione 91 del progetto di regolamento, esso entrerà in vigore 14 giorni dopo la sua pubblicazione, a norma dell'articolo 4, paragrafo 1, della legge del 20 luglio 2000 sulla pubblicazione di atti normativi e di taluni altri atti giuridici (Gazzetta ufficiale del 2019, punto 1461).

Conformemente alle disposizioni transitorie stabilite nel regolamento, le disposizioni esistenti si applicheranno alle intersezioni di linee ferroviarie o di binari di raccordo con strade per le quali sono stati presentati i seguenti tipi di domande prima dell'entrata in vigore del regolamento: per un permesso di costruzione, per una decisione separata che approva un progetto di sviluppo del terreno o un progetto architettonico ed edilizio, per una modifica di un permesso di costruzione, nonché se è stata emessa una decisione su un permesso di costruzione o una decisione separata che approva un progetto di sviluppo del terreno o un progetto architettonico ed edilizio, e se è stata presentata una notifica di costruzione o altri lavori di costruzione quando non è richiesta una decisione di autorizzazione edilizia, o se è stata emessa una decisione di legalizzazione, di cui all'articolo 49, paragrafo 4, della legge sulle costruzioni del 7 luglio 1994 e le decisioni di cui all'articolo 51, paragrafo 4, di tale legge. Tuttavia, le nuove disposizioni del regolamento possono essere applicate prima su richiesta dell'investitore, presentata all'autorità amministrativa competente per l'architettura e l'edilizia entro 21 giorni dalla data di entrata in vigore del regolamento.

Le disposizioni esistenti si applicano nel caso di investimenti ferroviari che comportano la costruzione o la ricostruzione di intersezioni di linee ferroviarie o binari di raccordo con strade, per i quali la procedura di gara per l'aggiudicazione di un progetto o di un contratto di costruzione è stata completata prima dell'entrata in vigore del progetto di regolamento. Tuttavia, le disposizioni del regolamento proposto saranno applicate in anticipo su richiesta dell'investitore presentata all'autorità amministrativa competente per l'architettura e l'edilizia entro 21 giorni dalla data di entrata in vigore del regolamento.

Il promotore del progetto indica inoltre che i gestori dell'infrastruttura ferroviaria, gli utenti dei binari ferroviari e i gestori delle strade adeguano i passaggi a livello e i passaggi a livello pedonali ai requisiti stabiliti nel progetto di regolamento entro 7 anni dalla data di entrata in vigore del regolamento. L'arco di tempo di cui sopra è giustificato dal fatto che in Polonia vi sono oltre diecimila passaggi a livello e passaggi a livello pedonali e il loro adeguamento ai requisiti del progetto di regolamento comporterà un onere organizzativo significativo. Si stima che sarebbe impossibile farlo in tempi più brevi. È consentito lasciare le pendenze stradali esistenti sui passaggi a livello prima dell'entrata in vigore del regolamento. Per i sistemi di attraversamento riutilizzati costruiti prima dell'entrata in vigore del regolamento proposto, se non soddisfano i requisiti di cui ai capitoli da 5 a 7 del regolamento, in caso di cambiamento dell'ubicazione dei



EUROPEAN COMMISSION

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

sistemi, è possibile applicare le disposizioni in base alle quali sono stati costruiti.

9. La necessità di adottare il progetto di regolamento del ministro delle Infrastrutture sulle condizioni tecniche che devono soddisfare le intersezioni di linee ferroviarie e binari di raccordo con le strade e la loro ubicazione, nonché le condizioni tecniche per il loro utilizzo, si evince dalla formulazione dell'articolo 66 della legge del 19 luglio 2019, relativa alla garanzia dell'accessibilità per le persone con esigenze particolari (Gazzetta ufficiale del 2024, punto 1411), in appresso denominata "legge sull'accessibilità".

La suddetta disposizione obbliga il ministro responsabile dei trasporti a emettere, d'intesa con il ministro responsabile dell'edilizia, della pianificazione e dello sviluppo territoriale e dell'edilizia abitativa, le disposizioni di attuazione emanate ai sensi dell'articolo 7, paragrafo 2, comma 2, e paragrafo 3, comma 2, della legge sull'edilizia del 7 luglio 1994 (Gazzetta ufficiale 2024, voce 725, e successive modifiche) entro 84 mesi dalla data di entrata in vigore della legge sull'accessibilità.

10. Riferimenti ai testi di base: 2023/0445/PL

I testi di riferimento sono stati presentati nell'ambito della notifica precedente:
2023/0445/PL

11. No

12.

13. No

14. No

15. Sì

16.

Aspetto OTC: No

Aspetto SPS: No

Commissione europea
Punto di contatto Direttiva (UE) 2015/1535
email: grow-dir2015-1535-central@ec.europa.eu