



EUROPEAN COMMISSION

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

Paziņojuma numurs : 2025/0145/PL (Poland)

Infrastruktūras ministra 202

Saņemšanas datums : 14/03/2025

Bezdarbības perioda beigas : 17/06/2025

Message

Ziņa 001

Komisijas ziņojums - TRIS/(2025) 0735

Direktīva (ES) 2015/1535

Notifikācija: 2025/0145/PL

Dalībvalsts paziņojums par projekta tekstu

Notification – Notificación – Notifizierung – Нотификация – Oznámení – Notifikation – Γνωστοποίηση – Notificaci3n – Teavitamine – Ilmoitus – Obavijest – Bejelentés – Notifica – Pranešimas – Paziņojums – Notifika – Kennisgeving – Zawiadomienie – Notificação – Notificare – Oznámenie – Obvestilo – Anmälan – F3gra a thabhairt

Does not open the delays - N'ouvre pas de d3lai - Kein Fristbeginn - He ce предвижда период на прекъсване - Nezahajuje prodlení - Fristerne indledes ikke - Καμία 3ναρξη προθεσμίας - No abre el plazo - Viivituste perioodi ei avata - Määräaika ei ala tästä - Ne otvara razdoblje kašnjenja - Nem nyitja meg a késésüket - Non fa decorrere la mora - Atid3jimai nepradedami - Atlikšanas laikposms nesākas - Ma jiftaħ il-perijodi ta' dewmien - Geen termijnbegin - Nie otwiera op3źnienie - Não inicia o prazo - Nu deschide perioadele de stagnare - Nezačína oneskorenia - Ne uvaja zamud - Inleder ingen frist - Ní osclaíonn sé na moilleanna

MSG: 20250735.LV

1. MSG 001 IND 2025 0145 PL LV 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 - Dzelceļa pārvadājumi

5. Infrastruktūras ministra 2025. gada [datums] Rīkojums par tehniskajiem nosacījumiem, kuriem jāatbilst dzelceļa līniju un rezerves ceļu krustojumiem ar autoceļiem, un to atrašanās vietām, kā arī par to izmantošanas tehniskajiem nosacījumiem

6. Nepieciešamie tehniskie nosacījumi citām būvēm, tostarp tehniskie nosacījumi, kas attiecas uz to atrašanās vietām, un tehniskie nosacījumi būvju izmantošanai



EUROPEAN COMMISSION

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

7.

8. Noteikumu projektā ir sistematizēti reglamentējošie noteikumi. Ir ieviests noteikums par to, ka dzelzceļa līniju un rezerves ceļu krustojumu ar autoceļiem projektēšanā, būvniecībā, rekonstrukcijā un renovācijā, kā arī to izmantošanā ir jāņem vērā ar klimata pārmaiņām saistītie riski, tostarp šo krustojumu neaizsargātība pret klimata pārmaiņām. Ļoti svarīgs bija novērtējums par ieguldījumu neaizsargātību pret negadījumiem vai katastrofām (negadījumu vai katastrofu ietekmi uz ieguldījumiem un ieguldījumu noturību pret tiem) un to rašanās risku, kā arī par būtiskas negatīvas ietekmes uz vidi rašanās iespējamību. Minētais novērtējums tika ņemts vērā 66. panta 1. punkta 1. apakšpunkta g) punktā 2008. gada 3. oktobra Likumā par informācijas sniegšanu par vidi un tās aizsardzību, sabiedrības līdzdalību vides aizsardzībā un ietekmes uz vidi novērtējumiem (Oficiālais vēstnesis, 2024. gads, 1112. punkts, ar grozījumiem). Projekta virzītājs ir atteicies no noteikumiem par vibrācijas kaitīgo ietekmi uz ēkām, kas atrodas krustojumu tiešā tuvumā, kā arī par to vibrāciju un trokšņa kaitīgo ietekmi, kam pakļauti cilvēki, kuri uzturas minētajās ēkās, jo uz dzelzceļa līniju un rezerves ceļu krustojumiem ar autoceļiem attiecas vispārēji piemērojamie noteikumi šajā jomā. Terminu saraksts ir papildināts ar definīcijām “meža ceļš” un “aizsardzībai svarīgs ceļš”, jo ir ieviesti ieslēgumi attiecībā uz F klases pārbrauktuvēm un gājēju pārejām.

Lai nodrošinātu atbilstību 1997. gada 20. jūnija Ceļu satiksmes likuma noteikumiem (Oficiālais vēstnesis, 2024. gads, 1251. punkts), ir atjaunināta “gājēju pārejas” definīcija, paplašinot transportlīdzekļu un personu katalogu, un ir pievienota “satiksmes signāla” definīcija.

Lai nodrošinātu atbilstību 1985. gada 21. marta Koplietošanas ceļu likuma noteikumiem (Oficiālais vēstnesis, 2024. gads, 320. punkts, ar grozījumiem), noteikumu projektā nav iekļauta jēdziena “ceļa prizma” definīcija. Vienlaikus ir sīkāk precizēts termins “pārbrauktuves platums”.

Jauno noteikumu projektā tā virzītājs ir nolēmis izmantot terminu “gājēju ceļš”, nevis terminu “ietve”, kā tas ir bijis līdz šim.

Turklāt ar šo noteikumu projektu tiek ieviestas prasības, kas izriet no Valsts dzelzceļa avāriju izmeklēšanas komisijas [Państwowa Komisja Badania Wypadków Kolejowych], turpmāk “PKBWK”, ieteikumiem, no Dzelzceļa pārvadājumu biroja priekšsēdētāja, turpmāk “UTK priekšsēdētājs”, secinājumiem un no dzelzceļa infrastruktūras apsaimniekotāju un dzelzceļa rezerves ceļu lietotāju prasībām.

Saskaņā ar noteikumu projektu noteikumi par tehniskajām un aizsardzības prasībām aizsardzībai svarīgiem koplietošanas ceļiem attiecas uz tāda dzelzceļa sliežu ceļa būvniecības vai rekonstrukcijas procesu, kas ir daļa no pārbrauktuves, pa kuru iet aizsardzībai svarīgs ceļš vai tā posms, kā arī uz tehniskajiem nosacījumiem ceļa platumam zem dzelzceļa viadukta. Noteikumi par aizsardzībai svarīgiem ceļiem ir iekļauti jo īpaši 1985. gada 21. marta Koplietošanas ceļu likumā, infrastruktūras ministra 2022. gada 24. jūnija Noteikumos par tehniskajām un būvniecības prasībām koplietošanas ceļiem (Oficiālais vēstnesis, 1518. punkts), Ministru Padomes 2023. gada 25. jūlija Noteikumos par nosacījumiem un metodi transporta sagatavošanai un izmantošanai valsts aizsardzības nolūkiem, kā arī valsts aizsardzībai kara laikā, un par iestāžu kompetenci šajos jautājumos (Oficiālais vēstnesis, 1660. punkts) un infrastruktūras ministra 2024. gada 4. jūnija Rīkojumā Nr. 21 par tehnisko un aizsardzības prasību īstenošanu attiecībā uz aizsardzībai svarīgiem koplietošanas ceļiem (Infrastrukturā ministrijas Oficiālais vēstnesis, 28. punkts).

Ir jānorāda vēl kāda atšķirība starp spēkā esošajiem noteikumiem par tehniskajiem nosacījumiem, kas jāievēro attiecībā uz dzelzceļa līniju un rezerves ceļu krustojumiem ar autoceļiem un to atrašanās vietām, un šā noteikumu projekta prasībām, proti, iespēja nodrošināt gājēju pārejas ar turniketiem ir atmesta, jo tā neatbilst prasībām, kas izvirzītas attiecībā uz personām ar invaliditāti. Vienlaikus tiek noteikta metode drošības labirintu ierīkošanai gājēju pārejās pāri dzelzceļa sliedēm un tiek norādīts, kādos gadījumos gājēju pārejās drīkst uzstādīt drošības barjeras.

C klases pārejās var izmantot neautomātiskas pārejas sistēmas, ko ekspluatē dzelzceļa infrastruktūras apsaimniekotāja, dzelzceļa rezerves ceļu lietotāju vai dzelzceļa pārvadātāju pilnvaroti darbinieki, bet šaursliežu dzelzceļa līnijās tās var izmantot arī B klases pārejās.

E klases gājēju pārejas ir jānodrošina tā, lai tās varētu droši izmantot personas ar invaliditāti vai personas ar ierobežotām pārvietošanās spējām. Turklāt E klases pārejām ir jāatbilst Kopienas prasībām, kas noteiktas savstarpējas izmantojamības tehniskajās specifikācijās attiecībā uz Savienības dzelzceļa sistēmas pieejamību personām ar invaliditāti un personām ar ierobežotām pārvietošanās spējām (PRM SITS).

F klases pārbrauktuves, pārbrauktuves un gājēju pārejas uz šaursliežu dzelzceļa līnijām un rezerves ceļiem gar meža ceļiem un iekšējiem ceļiem nav iekļautas (12. pants).



EUROPEAN COMMISSION

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

Saskaņā ar 14. panta 3. punktu ceļu satiksmes un dzelzceļa satiksmes intensitātes mērījumus veic pēc kompetento iestāžu, Valsts dzelzceļa avāriju izmeklēšanas komisijas vai 2003. gada 28. marta Dzelzceļa transporta likuma 28.m pantā minētās dzelzceļa komisijas, autoceļa apsaimniekotāja vai dzelzceļa apsaimniekotāja pieprasījuma. Jāatzīmē, ka termins "kompetentās iestādes" apzīmē iestādes, kas veic izmeklēšanu, t. i., policija un prokuratūra. UTK priekšsēdētājam, izmantojot viņa uzraudzības tiesības, ir arī tiesības pieprasīt, lai saskaņā ar 2003. gada 28. marta Dzelzceļa transporta likumu tiktu veikta ceļu satiksmes un dzelzceļa satiksmes intensitātes pārbaude.

17. pants ir precizēts, nosakot autoceļu apsaimniekotāju, dzelzceļa infrastruktūras apsaimniekotāju un dzelzceļa rezerves ceļu lietotāju atbildības apmēru attiecībā uz redzamības apstākļu nodrošināšanu pārbrauktuvēs un gājēju pārejās, kā norādīts noteikumu 3. pielikumā.

Saskaņā ar 22. panta formulējumu piekļuve B klases pārbrauktuvēm ir stingri jānodrošina tā, lai ceļu satiksmes dalībnieki nevarētu apbraukt slēgtos stieņu vārtus, vai nu izmantojot satiksmes salas, vai separatorus, kuru konstrukcija avārijas gadījumā ļauj tos šķērsot. Spēkā esošie noteikumi padarīja iepriekš minēto aizsardzības pasākumu piemērošanu atkarīgu no vietējiem apstākļiem.

Tiek papildināti 23. panta noteikumi, pievienojot pienākumu pārbaudīt pārbrauktuves tehnisko stāvokli pēc negadījumiem, kas radušies tādēļ, ka nav darbojušās dzelzceļa satiksmes vadības ierīces, kas nav sniegušas brīdinājumus

un nav aizsargājušas ceļu satiksmes dalībniekus no vilciena, kas tuvojas pārbrauktuvei vai gājēju pārejai, kura aprīkota ar šķērsošanas sistēmu.

Ar 25. pantu tiek ieviesta iespēja ierīkot pārbrauktuves mazāk nekā 3 km attālumā vienai no otras, ja esošas pārbrauktuves tuvumā tiek būvēta jauna pārbrauktuve, kas ir tā paša sliežu ceļa (ceļu) krustojums ar to pašu autoceļu, bet ar labākiem tehniskajiem/drošības nosacījumiem.

Ar 28. pantu tiek paplašināti autoceļa ass krusteniskie leņķi ar dzelzceļa līnijas vai rezerves ceļa sliežu ceļa asi tādās pārbrauktuvēs, kas nav D klases pārbrauktuves. Tajā arī tiek precizēti nosacījumi rekonstruējamām pārbrauktuvēm, lai gadījumos, kad krusteniskais leņķis neatbilst 28. panta 1.-3. punktā noteiktajām prasībām, tas nepasliktinātos salīdzinājumā ar apstākļiem pirms rekonstrukcijas.

Ieviešot 56. panta noteikumus, būs iespējams izmantot modernas metodes šķēršļu atklāšanai pārbrauktuvēs, tostarp indukcijas cilpas, radara sistēmas, infrasarkanā termisko attēlveidošanu un ultraskaņas sensorus. Viens no risinājumiem uzraudzības apakšsistēmas darbībā ir vizuālā un trauksmes signāla pārraide vietējiem satiksmes vadības centriem, kuru darbinieki pieņem lēmumu par pretimbraucoša vilciena apturēšanu vai neapturēšanu. Vēl viens risinājums ir trauksmes signāls, kuru uzraudzības apakšsistēma nosūta apstrādes apakšsistēmai, kas uzsāk vilciena apstādināšanas procedūru, vai nu nodrošinot apstāšanās signālu krustojumā esošajos semaforos, vai nosūtot trauksmes signālu pa radio mašīnistam, kurš pieņem lēmumu par vilciena bremsēšanas procedūras īstenošanu. Pārbrauktuves šķēršļu atklāšanas sistēma šajā gadījumā ir savienota ar dzelzceļa satiksmes vadības ierīcēm.

Ar grozījumu 60. pantā attiecībā uz iepriekšējās brīdināšanas laikiem A klases pārbrauktuvēs ar stieņu vārtiem vai gājēju pārejās ar stieņu vārtiem tiek ieviesti atšķirīgi iepriekšējās brīdināšanas laiki, atkarībā no tā, vai pārbrauktuve vai gājēju pāreja tiek ekspluatēta tās atrašanās vietā vai no attāluma. Grozījumos ir ņemts vērā PKBWK ieteikums, kas iekļauts ziņojumā par būtiska A18 klases dzelzceļa negadījuma izskatīšanu, kurš 2018. gada 2. augustā notika A klases pārbrauktuvē, kas atrodas Pierzyska-Gņezno maršrutā, dzelzceļa līnijas Nr. 353 Poznań Wschód – Skandawa 43,141 kilometrā (Ziņojums Nr. PKBWK/04/2019).

Noteikumu 71. panta 2. punktā statusiem, kas ir atkarīgi no staciju satiksmes vadības ierīcēm automatiskajās pārbrauktuvju sistēmās, tiek pievienots satiksmes signālu aktivizācijas statuss.

Pēc dzelzceļa infrastruktūras apsaimniekotāju un dzelzceļa rezerves ceļu lietotāju pieprasījuma 79. pantā tagad tiek noteikts, ka B un C klases pārbrauktuvēs zem A-9 zīmes "dzelzceļa šķērsojums ar barjeru" un A-10 zīmes "dzelzceļa šķērsojums bez barjeras" ir jāpiestiprina T-7 informācijas plāksne, norādot sliežu ceļu un autoceļa shēmu pārbrauktuvē, lai informētu ceļa lietotājus, ka satiksmes signāls attiecīgajā pārbrauktuvē ir automatisks.

Noteikumu projektā tiek iekļauts noteikums (82. pants), kas ļauj ceļu apsaimniekotājiem papildus marķēt pārbrauktuves ar aktīvām zīmēm, mainīga satūra zīmēm vai mainīga satūra teksta plāksnēm un izmantot horizontālas zīmes — akustiskās joslas, ātruma vaļņus un ceļa seguma papildu krāsojumu. Šis noteikums tiek ieviests pēc UTK priekšsēdētāja pieprasījuma, kurš ir norādījis, ka uzstādīto zīmju mainīgais saturs piesaista autovadītāju uzmanību, uzlabo koncentrēšanās spējas un novērš braukšanu pēc atmiņas. Turklāt horizontāla pārbrauktuves marķējuma izmantošana ar satiksmes intensitāti mazinošām līnijām (akustiskām joslām), ātruma vaļņiem vai ceļa seguma papildu krāsojumu var uzlabot drošību uz pārbrauktuvēm. Tādu ātruma vaļņu un zīmju klātesamība, kas izgatavotas no materiāliem ar akustisku



EUROPEAN COMMISSION

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

iedarbību un vibrāciju to pārbraukšanas brīdī, ietekmē autovadītāja uztveri, pastiprina viņa modrību un līdz ar to liek uzmanīgāk šķērsot pārbrauktuvi. Drošību var palīdzēt uzlabot arī īpašu krāsu izmantošana uz ceļa brauktuves un gājēju celiņiem tieši uz pārbrauktuviem.

Noteikumu 3. pielikuma 1. tabulā tiek papildinātas redzamības prasības uz pārbrauktuviem tiem transportlīdzekļu vadītājiem, kuri brauc ar ātrumu, kas mazāks par 60 km/h.

Turklāt, ņemot vērā jaunās problemātiskās interpretācijas par redzamības trijstūriem, tiek precizēti jautājumi, kas saistīti ar redzamības trijstūriem D klases pārbrauktuviem.

Reglamentējošie noteikumi, kas paredz jaunus risinājumus vai maina jau esošos risinājumus šajā jomā, ļaus piemērot augstākus tehniskos standartus, un tā rezultātā tiks paaugstināts dzelzceļa transporta drošības līmenis, uzlabojot dzelzceļa satiksmes un ceļu satiksmes drošību uz pārbrauktuviem un gājēju pārejām.

Saskaņā ar noteikumu projekta 91. pantu tas stāsies spēkā 14 dienas pēc tā publicēšanas atbilstoši 4. panta 1. punktam 2000. gada 20. jūlija Likumā par normatīvo aktu un dažu citu tiesību aktu publicēšanu (Oficiālais vēstnesis, 2019. gads, 1461. punkts).

Saskaņā ar noteikumos paredzētajiem pārejas noteikumiem spēkā esošie noteikumi attieksies uz tiem dzelzceļa līniju vai rezerves ceļu krustojumiem ar autoceļiem, par kuriem pirms šo noteikumu stāšanās spēkā būs iesniegti šāda veida pieteikumi — būvatļaujai, atsevišķam lēmumam, ar ko apstiprina zemesgabala vai zemes apbūves projektu, vai arhitektūras un būvniecības projektu, būvatļaujas maiņai, kā arī, ja ir izdots lēmums par būvatļauju vai atsevišķs lēmums, ar ko apstiprina zemesgabala vai zemes apbūves projektu vai arhitektūras un būvniecības projektu, un ja ir iesniegts paziņojums par būvniecību vai citiem būvdarbiem gadījumos, kad nav nepieciešams lēmums par būvatļauju, vai ja ir izdots 1994. gada 7. jūlija Būvniecības likuma 49. panta 4. punktā minētais lēmums par legalizāciju un tā paša likuma 51. panta 4. punktā minētie lēmumi. Tomēr jaunās šo noteikumu prasības var piemērot arī agrāk, ja to pieprasa ieguldītājs, vērsoties kompetentā arhitektūras un būvniecības pārvaldes iestādē 21 dienas laikā pēc noteikumu spēkā stāšanās dienas.

Spēkā esošos noteikumus piemēro attiecībā uz ieguldījumiem dzelzceļā, kas saistīti ar tādu dzelzceļa līniju vai rezerves ceļu krustojumu ar autoceļiem būvniecību vai rekonstrukciju, attiecībā uz kuriem konkursa procedūra projekta vai būvniecības līguma slēgšanas tiesību piešķiršanai tika pabeigta pirms šo noteikumu projekta stāšanās spēkā. Tomēr ierosināto noteikumu prasības tiks piemērotas agrāk, ja to pieprasis ieguldītājs, vērsoties kompetentā arhitektūras un būvniecības pārvaldes iestādē 21 dienas laikā pēc šo noteikumu spēkā stāšanās dienas.

Projekta virzītājs arī norāda, ka dzelzceļa infrastruktūras apsaimniekotāji, dzelzceļa rezerves ceļu lietotāji un autoceļu apsaimniekotāji septiņu gadu laikā no šo noteikumu spēkā stāšanās dienas pielāgo pārbrauktuves un gājēju pārejas noteikumu projekta prasībām. Iepriekš minētais termiņš ir pamatots ar to, ka Polijā ir vairāk nekā desmit tūkstoši pārbrauktuvi un gājēju pāreju, un to pielāgošana noteikumu projekta prasībām radīs ievērojamu organizatorisko slogu. Tiek lēsts, ka to nebūs iespējams izdarīt īsākā laikā. Tiek atļauts saglabāt līdz noteikumu spēkā stāšanās brīdim uz pārbrauktuviem esošos ceļa slīpumus. Attiecībā uz atkārtoti izmantotām pārbrauktuviņu sistēmām, kas uzbūvētas pirms ierosināto noteikumu stāšanās spēkā, ja tās neatbilst noteikumu 5.–7. nodaļā noteiktajām prasībām, šo sistēmu atrašanās vietas maiņas gadījumā ir iespējams piemērot noteikumus, saskaņā ar kuriem tās uzbūvētas.

9. Nepieciešamība pieņemt infrastruktūras ministra noteikumu projektu par tehniskajiem nosacījumiem, kas jāievēro attiecībā uz dzelzceļa līniju un rezerves ceļu krustojumiem ar autoceļiem un to atrašanās vietām, kā arī to izmantošanas tehniskajiem nosacījumiem, izriet no 66. panta formulējuma 2019. gada 19. jūlija Likumā par piekļuves nodrošināšanu personām ar īpašām vajadzībām (Oficiālais vēstnesis, 2024. gads, 1411. punkts), turpmāk "Piekļūstamības likums".

Minētā prasība uzliek par transportu atbildīgajam ministram pienākumu, vienojoties ar ministru, kas atbild par būvniecību, plānošanu, teritoriālo attīstību un mājokļiem, izdot īstenošanas noteikumus, kas paredzēti saskaņā ar 1994. gada 7. jūlija Būvniecības likuma (Oficiālais vēstnesis, 2024. gads, 725. punkts, ar grozījumiem) 7. panta 2. punkta 2. apakšpunktu un 3. punkta 2. apakšpunktu, 84 mēnešu laikā pēc Piekļūstamības likuma spēkā stāšanās dienas.

10. Atsauces uz pamatdokumentiem: 2023/0445/PL

Pamatdokumenti ir iesniegti kopā ar šādu iepriekšējo paziņojumu:
2023/0445/PL



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

11. NĒ

12.

13. NĒ

14. Nē

15. Jā

16.

TBT aspekts: Nē

SPS aspekts: Nē

Eiropas Komisijas
Direktīvas (ES) 2015/1535 kontaktpunkts
e-pasts: grow-dir2015-1535-central@ec.europa.eu