



EUROPEAN COMMISSION

Directorate-General for Internal Market, Industry, Entrepreneurship and SMEs

Single Market Enforcement

Notification of Regulatory Barriers

Kennisgevingsnumme : 2025/0145/PL (Poland)

Verordening van de minister van Infrastructuur van ... 2025 betreffende de technische voorwaarden waaraan moet worden voldaan door kruispunten van spoorlijnen en rangeersporen met wegen en hun ligging, alsmede de technische voorwaarden voor het gebruik ervan

Datum van ontvangst : 14/03/2025

Einde van de status-quoperiode : 17/06/2025

Message

Bericht 001

Mededeling van de Commissie - TRIS/(2025) 0735

Richtlijn (EU) 2015/1535

Kennisgeving: 2025/0145/PL

Kennisgeving van een ontwerptekst van een lidstaat

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 - 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 - 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.NL

1. MSG 001 IND 2025 0145 PL NL 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 - Spoorvervoer

5. Verordening van de minister van Infrastructuur van ... 2025 betreffende de technische voorwaarden waaraan moet worden voldaan door kruispunten van spoorlijnen en rangeersporen met wegen en hun ligging, alsmede de technische voorwaarden voor het gebruik ervan



EUROPEAN COMMISSION

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

6. vereiste technische voorwaarden voor andere bouwwerken, met inbegrip van technische voorwaarden met betrekking tot de locatie ervan, en technische voorwaarden voor het gebruik van bouwwerken

7.

8. De ontwerpverordening systematiseert de regelgeving. Er is een bepaling ingevoerd waarin wordt bepaald dat bij het ontwerp, de bouw, de wederopbouw en de renovatie van kruispunten van spoorwegen en opstelsporen met wegen, alsmede het gebruik ervan, rekening moet worden gehouden met de risico's die verbonden zijn aan de klimaatverandering, met inbegrip van de kwetsbaarheid van deze kruispunten voor de klimaatverandering. Een beoordeling van de kwetsbaarheid van investeringen (blootstelling en veerkracht) voor ongevallen of rampen en het risico op het optreden ervan, alsmede de kans dat zich aanzienlijke nadelige gevolgen voor het milieu voordoen, was van cruciaal belang. Met deze beoordeling is rekening gehouden in artikel 66, lid 1, punt 1, onder g), van de wet van 3 oktober 2008 betreffende de verstrekking van informatie over het milieu en de bescherming ervan, de inspraak van het publiek bij milieubeschermings- en milieueffectbeoordelingen (Pools Staatsblad 2024, punt 1112, zoals gewijzigd). De projectpromotor heeft afgezien van de bepalingen betreffende de schadelijke effecten van trillingen op gebouwen die zich in de onmiddellijke nabijheid van kruispunten bevinden en trillingen en geluid waaraan personen die in deze gebouwen verblijven, zouden worden blootgesteld als gevolg van het feit dat kruispunten van spoorwegen en opstelsporen met wegen in dit verband zijn onderworpen aan algemeen toepasselijke voorschriften.

De lijst van termen is aangevuld met de definitie van "bosweg" en "weg van defensiebelang" als gevolg van de invoering van opnemingen met betrekking tot overwegen van klasse F en oversteekplaatsen voor voetgangers.

Om de naleving van de bepalingen van de wet op wegenverkeerswet van 20 juni 1997 (Pools Staatsblad 2024, item 1251) te waarborgen, is de definitie van "voetgangersoversteekplaats", bestaande uit een uitbreiding van de catalogus van voertuigen en personen, bijgewerkt en is de definitie van "verkeerssignaal" toegevoegd.

Om de naleving van de bepalingen van de wet openbare wegen van 21 maart 1985 (Pools Staatsblad 2024, punt 320, zoals gewijzigd) te waarborgen, is de definitie van "wegdekreflector" niet gespecificeerd in de ontwerpverordening.

Tegelijkertijd is de term 'oversteekplaatsbreedte' nader gespecificeerd.

In de bepalingen van de nieuwe ontwerpverordening heeft de projectpromotor besloten de term 'voetgangersweg' te gebruiken en niet de term 'wandelpad', zoals tot nu toe het geval is geweest.

Bovendien worden bij de ontwerpverordening bepalingen ingevoerd die voortvloeien uit de aanbevelingen van de Staatscommissie voor onderzoek naar spoorwegongevallen [Państwowa Komisja Badania Wypadków Kolejowych], hierna "PKBWK" genoemd, de conclusies van de voorzitter van het Bureau voor Spoorwegvervoer, hierna "de voorzitter van de UTK" genoemd, en de eisen van spoorweginfrastructuurbeheerders en gebruikers van spoorsporen.

Overeenkomstig de ontwerpverordening zijn de bepalingen inzake technische en defensievereisten voor openbare wegen van defensiebelang van toepassing op de aanleg of de heraanleg van een spoorlijn die deel uitmaakt van een spoorwegovergang waarop een weg van defensiebelang of een gedeelte daarvan loopt, alsmede op de technische voorwaarden voor afmetingen van de weg onder een spookanaal. De bepalingen met betrekking tot wegen van defensiebelang zijn met name te vinden in de wet betreffende openbare wegen van 21 maart 1985, het besluit van de minister van Infrastructuur van 24 juni 2022 betreffende technische en bouwvoorschriften voor openbare wegen (Pools Staatsblad, punt 1518), het besluit van de ministerraad van 25 juli 2023 betreffende de voorwaarden en de wijze van voorbereiding en gebruik van vervoer voor defensiedoeleinden van de Staat en voor staatsverdediging in oorlogstijd, en de bevoegdheid van de autoriteiten ter zake (Pools Staatsblad, punt 1660) en in besluit nr. 21 van de minister van Infrastructuur van 4 juni 2024 betreffende de uitvoering van technische en defensievereisten voor openbare wegen van defensiebelang (Pools Staatsblad van het ministerie van Infrastructuur, punt 28).

Een ander verschil dat dient te worden opgemerkt tussen de bestaande bepalingen inzake de technische voorwaarden waaraan kruispunten van spoorwegen en opstelsporen met wegen en hun locatie moeten voldoen, en de bepalingen van de ontwerpverordening is dat de optie om voetgangersoversteekplaatsen met draaihekken te beveiligen, is afgeschaft, omdat zij niet voldoen aan de eisen voor personen met een handicap. Tegelijkertijd werd de methode voor het opzetten van voetgangerssluizen op spoorwegovergangen vastgesteld en werd aangegeven wanneer veiligheidsbarrières op spoorwegovergangen voor voetgangers mogen worden gebruikt.

In het geval van spoorwegovergangen van klasse C is het mogelijk gebruik te maken van niet-automatische spoorwegovergangen die worden geëxploiteerd door bevoegde werknemers van de spoorweginfrastructuurbeheerder,



EUROPEAN COMMISSION

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

gebruikers van opstelsporen of spoorwegexploitanten, en in het geval van spoorlijnen met smalle spoorbreedte ook op spoorwegovergangen van klasse B.

Oversteekplaatsen voor voetgangers van klasse E moeten zodanig worden beveiligd dat personen met een handicap of personen met beperkte mobiliteit er veilig gebruik van kunnen maken. Bovendien moeten kruisingen van klasse E voldoen aan de communautaire eisen die zijn vastgesteld in de technische specificaties inzake interoperabiliteit met betrekking tot de toegankelijkheid van het spoorwegsysteem van de Unie voor personen met een handicap en personen met beperkte mobiliteit (TSI PRM).

Met betrekking tot gelijkvloerse kruisingen van klasse F zijn gelijkvloerse kruisingen en voetgangersoversteekplaatsen op smalle spoorbanen en opstelsporen langs boswegen en interne wegen uitgesloten (artikel 12).

Overeenkomstig artikel 14, lid 3, worden metingen van de omvang van het wegverkeer en het spoorwegverkeer uitgevoerd op verzoek van de bevoegde autoriteiten, de Staatscommissie voor onderzoek naar spoorwegongevallen of de spoorwegcommissie als bedoeld in artikel 28m van de wet op het spoorwegvervoer van 28 maart 2003, een wegbeheerder of een spoorwegbeheerder. Er dient opgemerkt te worden dat de term "bevoegde autoriteiten" moet worden opgevat als de autoriteiten die het onderzoek uitvoeren, d.w.z. de politie, het openbaar ministerie. De voorzitter van de UTK heeft ook het recht te verzoeken dat een inspectie van het weg- en spoorverkeer wordt uitgevoerd op grond van zijn controlerecht uit hoofde de wet op het spoorwegvervoer van 28 maart 2003.

Artikel 17 is verduidelijkt door de mate van aansprakelijkheid vast te stellen van wegbeheerders, spoorweginfrastructuurbeheerders en gebruikers van opstelsporen met betrekking tot het waarborgen van de zichtomstandigheden op spoorwegovergangen en voetgangersovergangen zoals aangegeven in bijlage 3 van de verordening.

Volgens de formulering van artikel 22 moet de toegang tot spoorwegovergangen van klasse B strikt worden beveiligd, zodat weggebruikers niet om een gesloten slagboom heen kunnen rijden, hetzij door middel van middengeleiders, hetzij door afscheidingen die zo zijn geconstrueerd dat ze in noodgevallen kunnen worden omzeild. De huidige regelgeving maakte de toepassing van de bovengenoemde waarborgen afhankelijk van lokale omstandigheden.

De bepalingen van artikel 23 zijn aangevuld met de verplichting om de technische staat van een overweg te controleren na incidenten die het gevolg zijn van het niet goed functioneren van apparatuur voor spoorwegverkeersleiding die die nalaat weggebruikers te waarschuwen en te beschermen tegen een trein die een spoorwegovergang of voetgangersoversteekplaats nadert die is uitgerust met een overwegsysteem.

Artikel 25 introduceert de mogelijkheid om overgangen op een afstand van minder dan 3 km te laten liggen als er naast een bestaande overweg een nieuwe overweg wordt gebouwd die een kruising vormt van hetzelfde spoor (sporen) met dezelfde weg, maar met betere technische/veiligheidsomstandigheden.

Artikel 28 breidt de oversteekhoeken van de wegas met de spooras van een spoorlijn of opstelspoor uit voor spoorwegovergangen van een andere klasse dan D. Het specificeert ook de voorwaarde voor spoorwegovergangen die gereconstrueerd worden, zodat wanneer de oversteekhoek niet voldoet aan de eisen van artikel 28, leden 1 tot en met 3, deze niet verslechtert ten opzichte van de omstandigheden voorafgaand aan de verbouwing.

De invoering van voorschriften die onder artikel 56 vallen, maakt het gebruik mogelijk van moderne methoden voor het detecteren van obstakels bij spoorwegovergangen, waaronder inductielussen, een radarsysteem, infrarood thermische beeldvorming en ultrasone sensoren. Een van de oplossingen in de werking van het subsysteem voor toezicht is de verzending van een visueel en alarmsignaal naar lokale verkeersleidingscentra, waar het personeel beslist om een tegemoetkomende trein al dan niet tot stilstand te brengen. Een andere oplossing is een alarmsignaal dat door het bewakingssubsysteem naar het verwerkingssubsysteem wordt gestuurd, dat de treinremprocedure in gang zet door een stopsignaal te geven op de semaforen op de overweg of door via de radio een alarmbericht te sturen naar het bureau van de machinist, die het besluit neemt om de treinremprocedure uit te voeren. Het detectiesysteem voor overwegobstakels is in dit geval verbonden met de apparatuur voor spoorwegverkeersleiding.

De wijziging van artikel 60, met betrekking tot de voorafgaande waarschuwingstijd bij spoorwegovergangen van klasse A met slagbomen of voetgangersovergangen met slagbomen, voert een onderscheid in de voorafgaande waarschuwingstijd in, afhankelijk van het feit of de spoorwegovergang of voetgangersoversteekplaats vanaf de locatie of vanaf een afstand wordt bediend. De wijziging is een aanbeveling van de PKBWK die is opgenomen in het onderzoeksverslag van een ernstig spoorwegongeval van klasse A18 dat op 2 augustus 2018 plaatsvond op een spoorwegovergang van klasse A, gelegen op het traject Pierzyska-Gniezno, op 43,141 km van spoorlijn nr. 353 Poznań Wschód - Skandawa (Verslag nr. PKBWK/04/2019).

In artikel 71, lid 2, is de toestand van activering van verkeerssignalen toegevoegd aan de toestanden die onderhevig zijn



EUROPEAN COMMISSION

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

aan afhankelijkheid in stationsverkeersregelinrichtingen in automatische spoorwegovergangssystemen.

Op verzoek van de beheerders van spoorweginfrastructuur en de gebruikers van opstelsporen is in artikel 79 nu bepaald dat op spoorwegovergangen van de klassen B en C onder de borden A-9 “spoorwegovergang met slagboom” en A-10 “spoorwegovergang zonder slagboom” een T-7-informatiebord moet worden aangebracht dat de indeling van de sporen en de weg op de kruising aangeeft en de weggebruikers ervan in kennis stelt dat het verkeerssignaal op de betrokken kruising automatisch is.

De ontwerpverordening bevat een bepaling (artikel 82) die wegbeheerders toestaat om overwegen extra te markeren met actieve borden, borden met variabele inhoud of tekstborden met variabele inhoud en door gebruik te maken van horizontale borden in de vorm van rammelstroken, verkeersdrempels en extra kleuren voor het wegdek. Deze bepaling werd ingevoerd op verzoek van de voorzitter van de UTK, die erop wees dat de variabele inhoud van weergegeven berichten de aandacht van bestuurders trekt, de concentratie verhoogt en het rijden vanuit het geheugen verhindert. Bovendien kan het gebruik van horizontale markering van spoorwegovergangen door middel van verkeersremmende lijnen (rammelstroken), verkeersdrempels of extra kleur van het wegdek de veiligheid op spoorwegovergangen vergroten. De aanwezigheid van verkeersdrempels en verkeersborden gemaakt van materialen die een akoestisch effect en trillingen veroorzaken op het moment dat ze worden bestuurd, beïnvloedt de perceptie van de bestuurder, verhoogt hun alertheidsniveau en zorgt er bijgevolg voor dat ze aandachtiger door een spoorwegovergang rijden. Het gebruik van speciale kleuren op weg- en voetgangersoppervlakken direct op gelijkvloerse kruisingen kan ook bijdragen aan de verbetering van de veiligheid.

Tabel 1 in bijlage 3 van de verordening is een aanvulling op de zichtbaarheid van overwegen voor bestuurders van voertuigen met een snelheid van minder dan 60 km/u.

Daarnaast zijn, vanwege de opkomende interpretatieproblemen met betrekking tot zichtbaarheidsdriehoeken, kwesties met betrekking tot zichtbaarheidsdriehoeken bij kruisingen van klasse D verduidelijkt.

De regelgevende bepalingen, die nieuwe oplossingen vormen of de bestaande oplossingen op dit gebied wijzigen, zullen de toepassing van hogere technische normen mogelijk maken, wat zal leiden tot een hoger veiligheidsniveau in het spoorvervoer, waardoor de veiligheid van het spoorverkeer en het wegverkeer op spoorwegovergangen en voetgangersoversteekplaatsen zal verbeteren.

Overeenkomstig artikel 91 van de ontwerpverordening treedt deze in werking 14 dagen na de bekendmaking ervan, overeenkomstig artikel 4, lid 1, van de wet van 20 juli 2000 betreffende de bekendmaking van normatieve handelingen en bepaalde andere rechtshandelingen (Pools Staatsblad 2019, punt 1461).

Overeenkomstig de overgangsbepalingen van de verordening zijn de bestaande bepalingen van toepassing op kruispunten van spoorwegen of opstelsporen met wegen waarvoor de volgende soorten aanvragen vóór de inwerkingtreding van de verordening zijn ingediend: voor een bouwvergunning, voor een afzonderlijk besluit tot goedkeuring van een perceel of grondontwikkelingsproject of een architecturaal en bouwproject, voor een wijziging in een bouwvergunning, alsmede wanneer een besluit inzake een bouwvergunning of een afzonderlijk besluit tot goedkeuring van een perceel of grondontwikkelingsproject of een architecturaal en bouwproject is afgegeven, en wanneer een kennisgeving van de bouw of andere bouwwerken is ingediend wanneer geen bouwvergunningsbesluit vereist is, of wanneer een besluit inzake legalisatie als bedoeld in artikel 49, lid 4, van de wet bouwrecht van 7 juli 1994 en de in artikel 51, lid 4, van die wet bedoelde besluiten is afgegeven. De nieuwe bepalingen van de verordening kunnen echter eerder worden toegepast op verzoek van een investeerder dat binnen 21 dagen na de datum van inwerkingtreding van de verordening bij de bevoegde instantie voor architectuur en bouw.

De bestaande bepalingen zijn van toepassing op spoorweginvesteringen die betrekking hebben op de aanleg of wederopbouw van kruispunten van spoorlijnen of opstelsporen met wegen, waarvoor de aanbestedingsprocedure voor de gunning van een project of bouwcontract vóór de inwerkingtreding van de ontwerpverordening is afgerond. De bepalingen van de voorgestelde verordening zullen echter eerder worden toegepast op een verzoek van een investeerder dat binnen 21 dagen na de datum van inwerkingtreding van de verordening wordt ingediend bij de bevoegde instantie voor architectuur en bouw.

De projectpromotor geeft ook aan dat spoorweginfrastructuurbeheerders, gebruikers van opstelsporen en wegbeheerders overwegen en voetgangersoversteekplaatsen binnen zeven jaar na de datum van inwerkingtreding van de verordening moeten aanpassen aan de eisen van de ontwerpverordening. Bovengenoemd tijdsbestek wordt gerechtvaardigd door het feit dat er in Polen meer dan tienduizend spoorwegovergangen en voetgangersoversteekplaatsen zijn, en de aanpassing daarvan aan de eisen van de ontwerpverordening zal een aanzienlijke organisatorische last met zich meebrengen. De inschatting is dat het onmogelijk is om het in een kortere tijd te doen. Het is toegestaan om weghellingen die bestonden



EUROPEAN COMMISSION

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

op spoorwegovergangen vóór de inwerkingtreding van de Verordening te laten bestaan. Voor hergebruikte oversteeksystemen die vóór de inwerkingtreding van de voorgestelde verordening zijn gebouwd, kunnen, indien zij niet voldoen aan de voorschriften van de hoofdstukken 5 tot en met 7 van de verordening, in het geval van een wijziging van de locatie van de systemen, de bepalingen worden toegepast op grond waarvan zij zijn gebouwd.

9. De noodzaak om de ontwerpverordening van de minister van Infrastructuur betreffende de technische voorwaarden waaraan kruisingen van spoorlijnen en opstelsporen met wegen en hun ligging moeten voldoen, alsook de technische voorwaarden voor het gebruik ervan, vast te stellen, volgt uit de formulering van artikel 66 van de wet van 19 juli 2019 betreffende het waarborgen van de toegankelijkheid voor personen met bijzondere behoeften (Pools Staatsblad 2024, punt 1411), hierna “de toegankelijkheidswet” genoemd.
De voornoemde bepaling verplicht de minister bevoegd voor transport tot het uitvaardigen van:
in overleg met de minister bevoegd voor bouw, planning
en ruimtelijke ontwikkeling en huisvesting, uitvoeringsbepalingen vastgesteld op grond van artikel 7, lid 2, punten 2 en 3, punt 2, van de wet bouwrecht van 7 juli 1994 (Pools Staatsblad 2024, punt 725, zoals gewijzigd) binnen 84 maanden na de datum van inwerkingtreding van de toegankelijkheidswet.

10. Verwijzing naar basisteksten: 2023/0445/PL

De basisteksten zijn ingediend in het kader van de vorige kennisgeving:
2023/0445/PL

11. Nee

12.

13. Nee

14. Nee

15. Ja

16.

TBT-aspect: Nee

SPS-aspect: Nee

Europese Commissie
Contactpunt Richtlijn (EU) 2015/1535
email: grow-dir2015-1535-central@ec.europa.eu