



EUROPEAN COMMISSION

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

Single Market Enforcement

Notification of Regulatory Barriers

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

Regulamento do ministro das Infraestruturas de [...] de 2025 relativo às condições técnicas a satisfazer pelas intersecções das linhas ferroviárias e dos ramais com as estradas e respetiva localização, bem como às condições técnicas para a sua utilização

Data de receção : 14/03/2025

Fim do período de statu quo : 17/06/2025

Message

Mensagem 001

Comunicação da Comissão - TRIS/(2025) 0735

Directiva (UE) 2015/1535

Notificação: 2025/0145/PL

Notificação de um projeto de texto de um Estado-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 - 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.PT

1. MSG 001 IND 2025 0145 PL PT 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 ferroviário

5. Regulamento do ministro das Infraestruturas de [...] de 2025 relativo às condições técnicas a satisfazer pelas intersecções das linhas ferroviárias e dos ramais com as estradas e respetiva localização, bem como às condições técnicas para a sua utilização



EUROPEAN COMMISSION

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

6. Condições técnicas exigidas para outras obras de construção, designadamente condições técnicas relacionadas com a sua localização, e condições técnicas para a execução de obras de construção

7.

8. O projeto de regulamento sistematiza as disposições regulamentares. Foi introduzida uma disposição segundo a qual a conceção, a construção, a reconstrução e a renovação das intersecções das linhas ferroviárias e dos ramais com as estradas, bem como a sua utilização, devem ter em conta os riscos associados às alterações climáticas, incluindo a vulnerabilidade destas intersecções às alterações climáticas. Era de importância crucial uma avaliação da vulnerabilidade dos investimentos (exposição e resiliência) a acidentes ou a catástrofes e do risco da sua ocorrência, bem como da probabilidade de ocorrência de impactos negativos significativos no ambiente. A avaliação referida acima foi tida em conta no artigo 66.º, n.º 1, ponto 1, alínea g) da Lei de 3 de outubro de 2008 relativa à prestação de informações sobre o ambiente e a sua proteção, à participação do público na proteção do ambiente e às avaliações do impacto ambiental (Jornal Oficial de 2024, ponto 1112, com a última redação que lhe foi dada).

O promotor do projeto renunciou às disposições relativas aos efeitos prejudiciais das vibrações nos edifícios situados na proximidade imediata das intersecções e às vibrações e ao ruído a que as pessoas que habitam nesses edifícios estão expostas, devido ao facto de as intersecções das linhas ferroviárias e dos ramais com as estradas estarem sujeitos à regulamentação geral aplicável nesta matéria.

A lista de termos foi complementada com a definição de «estrada florestal» e «estrada de importância defensiva», devido à introdução de inclusões no que diz respeito às passagens de nível da classe F e às passagens de nível para peões.

A fim de assegurar o cumprimento das disposições da Lei relativa ao tráfego rodoviário de 20 de junho de 1997 (Jornal Oficial de 2024, ponto 1251), atualizou-se a definição de «passagem de nível para peões», que consiste numa extensão do catálogo de veículos e pessoas, e aditou-se a definição de «semáforo».

A fim de assegurar o cumprimento das disposições da Lei relativa às vias públicas de 21 de março de 1985 (Jornal Oficial de 2024, ponto 320, com a última redação que lhe foi dada), a definição de «prisma rodoviário» não foi especificada no projeto de regulamento. Ao mesmo tempo, especificou-se a expressão «largura de passagem de nível» de forma mais pormenorizada.

Nas disposições do novo projeto de regulamento, o promotor do projeto decidiu utilizar o termo «caminho pedonal» e não o termo «via», como tem sido o caso até à data.

Além disso, o projeto de regulamento introduz disposições resultantes das recomendações formuladas pela Comissão do Estado para a Investigação de Acidentes Ferroviários (Państwowa Komisja Badania Wypadków Kolejowych), a seguir designada por «PKBWK», das conclusões elaboradas pelo presidente do Serviço dos Transportes Ferroviários, a seguir designado por «presidente do UTK», e das exigências dos gestores da infraestrutura ferroviária e dos utilizadores dos ramais ferroviários.

De acordo com o projeto de regulamento, as disposições relativas aos requisitos técnicos e de defesa aplicáveis às vias públicas de importância defensiva aplicam-se ao processo de construção ou de reconstrução de uma via-férrea que faça parte de uma passagem de nível na qual passe uma estrada de importância defensiva ou um troço da mesma, bem como às condições técnicas para os medidores de estradas sob um viaduto ferroviário. As disposições relativas às estradas de importância defensiva constam, nomeadamente, da Lei relativa às vias públicas, de 21 de março de 1985, do Regulamento do ministro das Infraestruturas, de 24 de junho de 2022, relativo à regulamentação técnica e de construção das vias públicas (Jornal Oficial, ponto 1518), do Regulamento do Conselho de Ministros, de 25 de julho de 2023, relativo às condições e ao método de preparação e utilização dos transportes para fins de defesa do Estado, bem como para a defesa do Estado em tempo de guerra, e à competência das autoridades nestas matérias (Jornal Oficial, ponto 1660), e do Despacho n.º 21 do ministro das Infraestruturas, de 4 de junho de 2024, relativo à aplicação dos requisitos técnicos e de defesa às vias públicas de importância defensiva (Jornal Oficial do Ministério das Infraestruturas, ponto 28).

Outra diferença a assinalar entre as disposições em vigor relativas às condições técnicas a satisfazer pelas intersecções das linhas ferroviárias e dos ramais com as estradas e respetiva localização e as disposições do projeto de regulamento é o facto de a opção de assegurar passagens de nível para peões com torniquetes ter sido abandonada, porque não preenchem os requisitos relativos às pessoas com deficiência. Ao mesmo tempo, foi determinado o método de criação de redes de segurança nas passagens de nível para peões sob vias-férreas e foi indicado quando é possível utilizar barreiras



EUROPEAN COMMISSION

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

de segurança nas passagens de nível para peões.

No caso das passagens de nível da classe C, é possível utilizar sistemas de passagem de nível não automáticos explorados por trabalhadores autorizados do gestor da infraestrutura ferroviária, dos utilizadores dos ramais ferroviários ou dos operadores de transporte ferroviário e, no caso das linhas ferroviárias de via reduzida, também nas passagens de nível da classe B.

As passagens de nível para peões da classe E devem ser protegidas de forma a permitir a utilização segura por parte das pessoas com deficiência ou por parte das pessoas com mobilidade reduzida. Além disso, as passagens de nível da classe E devem cumprir os requisitos comunitários estabelecidos nas especificações técnicas de interoperabilidade relativas à acessibilidade do sistema ferroviário da União para as pessoas com deficiência e para as pessoas com mobilidade reduzida (ETI PMR).

No que diz respeito às passagens de nível da classe F, estão excluídas as passagens de nível e as passagens de nível para peões em linhas ferroviárias de via reduzida e os ramais ao longo de estradas florestais e estradas internas (artigo 12.º).

Em conformidade com o artigo 14.º, n.º 3, as medições do volume de tráfego rodoviário e de tráfego ferroviário devem ser efetuadas a pedido das autoridades competentes, da Comissão do Estado para a Investigação de Acidentes Ferroviários ou da comissão ferroviária referida no artigo 28.º-M da Lei relativa ao transporte ferroviário, de 28 de março de 2003, de um gestor rodoviário ou de um gestor ferroviário. Note-se que o termo «autoridades competentes» deve ser entendido como as autoridades que realizam a investigação, ou seja, a polícia e o Ministério Público. O presidente do UTK tem igualmente o direito de solicitar a realização de uma inspeção do volume de tráfego rodoviário e ferroviário no âmbito do seu direito de controlo, nos termos da Lei relativa ao transporte ferroviário, de 28 de março de 2003.

Clarificou-se o artigo 17.º, determinando o âmbito da responsabilidade dos gestores rodoviários, dos gestores da infraestrutura ferroviária e dos utilizadores dos ramais ferroviários no que diz respeito à garantia das condições de visibilidade nas passagens de nível e nas passagens de nível para peões constantes do anexo 3 do regulamento.

De acordo com a redação do artigo 22.º, o acesso às passagens de nível da classe B deve ser estritamente protegido de modo a impedir que os utentes das estradas contornem um portão de barra fechado, quer através de ilhas de circulação quer através de separadores cuja construção permita atravessá-las em caso de emergência. A regulamentação atual tornava a aplicação das salvaguardas referidas acima dependente das condições locais.

Complementaram-se as disposições do artigo 23.º com o aditamento da obrigação de verificar as condições técnicas de uma passagem de nível após incidentes resultantes do mau funcionamento dos dispositivos de controlo do tráfego ferroviário que não alertem

e proteger os utentes das estradas de um comboio que se aproxime de uma passagem de nível ou de uma passagem de nível para peões com um sistema de passagem.

O artigo 25.º introduz a possibilidade de deixar as travessias a uma distância inferior a 3 km, quando uma nova passagem que constitua uma intersecção da mesma via (ou vias) com a mesma estrada, mas com melhores condições técnicas e de segurança, estiver a ser construída junto a uma passagem existente.

O artigo 28.º alarga os ângulos de passagem do eixo da estrada com o eixo da via de uma linha férrea ou de um ramal para as passagens de nível de outra classe diferentes da classe D. Especifica ainda a condição para as passagens de nível sujeitas a reconstrução, de modo a que, sempre que o ângulo de passagem não satisfaça os requisitos estabelecidos no artigo 28.º, n.os 1 a 3, não se deteriore em relação às condições anteriores à reconstrução.

A introdução de regulamentos abrangidos pelo artigo 56.º permitirá a utilização de métodos modernos de deteção de obstáculos nas passagens de nível, que incluem circuitos de indução, um sistema de radar, imagiologia térmica por infravermelhos e sensores ultrassónicos. Uma das soluções no funcionamento do subsistema de monitorização é a transmissão de um sinal visual e de alarme aos centros locais de controlo do tráfego, cujo pessoal decida parar ou não um comboio em sentido contrário. Outra solução é um sinal de alarme enviado pelo subsistema de «monitorização» ao subsistema de «tratamento», que inicia o procedimento de paragem do comboio, quer emitindo um sinal de paragem nos semáforos localizados na passagem quer enviando uma mensagem de alarme por rádio para o cabina do maquinista, que toma depois a decisão de aplicar ou não o procedimento de paragem do comboio. Neste caso, o sistema de deteção de obstáculos na passagem de nível está ligado aos dispositivos de controlo do tráfego ferroviário.

A alteração do artigo 60.º, no que diz respeito ao tempo de pré-alerta nas passagens de nível da classe A com portões de barra ou passagens de nível para peões com portões de barra, introduz uma distinção nos tempos de pré-alerta consoante a passagem de nível ou a passagem de nível para peões seja operada a partir do seu local ou à distância. A alteração é uma recomendação do PKBWK incluída no relatório da análise de um acidente ferroviário significativo da



EUROPEAN COMMISSION

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

classe A18, que ocorreu em 2 de agosto de 2018 numa passagem de nível da classe A, localizada no itinerário Pierzyska-Gniezno, a 43,141 km da linha ferroviária n.º 353 Poznań Wschód — Skandawa (Relatório n.º PKBWK/04/2019).

Acrescentou-se, no artigo 71.º, n.º 2, o estado de ativação dos semáforos aos estados sujeitos a dependência nos dispositivos de controlo do tráfego nas estações dos sistemas automáticos de passagem de nível.

A pedido dos gestores da infraestrutura ferroviária e dos utilizadores dos ramais ferroviários, o artigo 79.º passa a exigir a colocação de uma placa de informação T-7, sob os sinais A-9 «passagem de nível com barreira» e A-10 «travessia ferroviária sem barreira» nas passagens de nível das classes B e C, indicando o traçado das vias e da estrada na passagem, que informa os utentes das estradas de que o semáforo na passagem em questão é automático.

O projeto de regulamento contém uma disposição (artigo 82.º) que permite aos gestores rodoviários marcar adicionalmente as passagens de nível com sinais ativos, sinais de conteúdo variável ou painéis de texto de conteúdo variável e utilizando sinais horizontais sob a forma de faixas de rodagem, lombas e cores adicionais do pavimento da estrada. Esta disposição foi introduzida a pedido do presidente do UTK, que salientou que o conteúdo variável das mensagens exibidas atrai a atenção dos condutores, aumenta a concentração e impede a condução seja efetuada de memória. Além disso, a utilização de marcações horizontais de passagem de nível por meio de linhas de aperto do tráfego (faixas de ruídos), para-choques de velocidade ou coloração adicional do pavimento da estrada pode aumentar a segurança nas passagens de nível. A presença de para-choques de velocidade e sinais fabricados a partir de materiais que provocam um efeito acústico e vibração no momento em que são conduzidos afeta a percepção do condutor, aumenta o seu nível de alerta e, conseqüentemente, leva-o a conduzir com maior atenção através de uma passagem de nível. A utilização de cores especiais em superfícies rodoviárias e pedonais diretamente nas passagens de nível também pode contribuir para melhorar a segurança.

O anexo 3, quadro 1, do regulamento complementa a visibilidade das passagens de nível para os condutores de veículos a velocidades inferiores a 60 km/h.

Além disso, devido às preocupações de interpretação emergentes relativas aos triângulos de visibilidade, foram clarificadas as questões relacionadas com os triângulos de visibilidade em cruzamentos da classe D.

As disposições regulamentares, que constituem novas soluções ou alteram as soluções existentes neste domínio, permitirão a aplicação de normas técnicas mais elevadas, o que resultará num maior nível de segurança no transporte ferroviário, conduzindo uma melhoria da segurança do tráfego ferroviário e rodoviário nas passagens de nível e nas passagens de nível para peões.

Nos termos do artigo 91.º do projeto de regulamento, este entrará em vigor 14 dias após a sua publicação, em conformidade com o artigo 4.º, n.º 1, da Lei de 20 de julho de 2000 relativa à publicação de atos normativos e de outros atos jurídicos (Jornal Oficial de 2019, ponto 1461).

Em conformidade com as disposições transitórias estabelecidas no regulamento, as disposições em vigor serão aplicáveis às intersecções de linhas ferroviárias ou ramais com estradas para as quais tenham sido apresentados os seguintes tipos de pedidos antes da entrada em vigor do regulamento: para uma licença de construção, para uma decisão separada que aprove uma parcela ou um projeto de urbanização ou um projeto arquitetónico e de construção, para uma alteração de uma licença de construção, bem como quando tenha sido emitida uma decisão sobre uma licença de construção ou uma decisão separada que aprove uma parcela ou um projeto de urbanização ou um projeto de arquitetura e construção, e se tiver sido apresentada uma notificação de obras de construção ou de outras obras de construção, quando não for necessária uma decisão de licença de construção, ou se tiver sido proferida uma decisão sobre a legalização, a que se refere o artigo 49.º, n.º 4, da Lei relativa à construção de 7 de julho de 1994 e as decisões a que se refere o artigo 51.º, n.º 4, dessa lei. No entanto, as novas disposições do regulamento podem ser aplicadas mais cedo a pedido de um investidor à autoridade competente em matéria de administração da arquitetura e da construção no prazo de 21 dias a contar da data de entrada em vigor do regulamento.

As disposições em vigor aplicam-se no caso de investimentos ferroviários que envolvam a construção ou a reconstrução de intersecções de linhas ferroviárias ou de ramais com estradas, para as quais o procedimento de adjudicação de um projeto ou contrato de construção tenha sido concluído antes da entrada em vigor do projeto de regulamento. No entanto, as disposições do regulamento proposto serão aplicadas mais cedo a pedido de um investidor à autoridade competente em matéria de administração da arquitetura e da construção no prazo de 21 dias a contar da data de entrada em vigor do regulamento.

O promotor do projeto indica igualmente que os gestores da infraestrutura ferroviária, os utilizadores dos ramais ferroviários e os gestores rodoviários devem adaptar as passagens de nível e as passagens de nível para peões aos requisitos estabelecidos no projeto de regulamento no prazo de sete anos a contar da data de entrada em vigor do



EUROPEAN COMMISSION

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

regulamento. O período referido acima justifica-se pelo facto de existirem mais de dez mil passagens de nível e passagens de nível de peões na Polónia, e a sua adaptação aos requisitos do projeto de regulamento implicará um encargo organizacional significativo. Estima-se que é impossível fazê-lo num prazo mais curto. É permitido manter os gradientes rodoviários existentes nas passagens de nível antes da entrada em vigor do regulamento. Para os sistemas de cruzamento reutilizados que tenham sido construídos antes da entrada em vigor do regulamento proposto, se não cumprirem os requisitos estabelecidos nos capítulos 5 a 7 do regulamento, em caso de alteração da localização dos sistemas, é possível aplicar as disposições em conformidade com as quais foram construídos.

9. A necessidade de adotar o projeto de regulamento do ministro das Infraestruturas relativo às condições técnicas a satisfazer pelas interseções de linhas ferroviárias e dos ramais com estradas e respetiva localização, bem como às condições técnicas para a sua utilização, decorre da redação do artigo 66.º da Lei de 19 de julho de 2019 relativa à garantia de acessibilidade para as pessoas com necessidades especiais (Jornal Oficial de 2024, ponto 1411), a seguir designada por «Lei da Acessibilidade».

A referida disposição obriga o ministro responsável pelos transportes a emitir de acordo com o ministro responsável pela construção, pelo planeamento e pelo desenvolvimento espacial e pela habitação, disposições de execução adotadas nos termos do artigo 7.º, n.º 2, ponto 2, e do artigo 3.º, n.º 2, da Lei relativa à construção, de 7 de julho de 1994 (Jornal Oficial de 2024, ponto 725, com a última redação que lhe foi dada), no prazo de 84 meses a contar da data de entrada em vigor da Lei da Acessibilidade.

10. Referências a textos de referência: 2023/0445/PL

Foram apresentados textos de referência no âmbito da notificação anterior:
2023/0445/PL

11. Não.

12.

13. Não.

14. Não

15. Sim

16.

Aspectos OTC: Não

Aspectos MSF: Não

Comissão Europeia

Contacto para obter informações de carácter general Directiva (UE) 2015/1535

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