



EUROPEAN COMMISSION

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

Numărul notificării : 2025/0145/PL (Poland)

## **Regulamentul ministrului infrastructurii din ... 2025 privind condițiile tehnice pe care trebuie să le îndeplinească intersecțiile liniilor de cale ferată și ale liniilor de garare cu drumurile și amplasarea acestora, precum și condițiile tehnice de utilizare a acestora**

Data primirii : 14/03/2025

Terminarea perioadei de status quo : 17/06/2025

### **Message**

Mesaj 001

Comunicarea Comisiei - TRIS/(2025) 0735

Directiva (UE) 2015/1535

Notificare: 2025/0145/PL

Notificarea unui proiect de text din partea unui stat membru

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.RO

1. MSG 001 IND 2025 0145 PL RO 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 - Transport feroviar

5. Regulamentul ministrului infrastructurii din ... 2025 privind condițiile tehnice pe care trebuie să le îndeplinească intersecțiile liniilor de cale ferată și ale liniilor de garare cu drumurile și amplasarea acestora, precum și condițiile tehnice de utilizare a acestora



## EUROPEAN COMMISSION

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

6. Condițiile tehnice necesare pentru alte lucrări de construcții, inclusiv condițiile tehnice referitoare la amplasarea acestora, precum și condițiile tehnice de utilizare a lucrărilor de construcții

7.

8. Proiectul de regulament sistematizează dispozițiile de reglementare. A fost introdusă o dispoziție care prevede că proiectarea, construcția, reconstrucția și renovarea intersecțiilor liniilor de cale ferată și ale liniilor de garare cu drumurile, precum și utilizarea acestora, trebuie să țină seama de riscurile asociate cu schimbările climatice, inclusiv de vulnerabilitatea acestor intersecții la schimbările climatice. O evaluare a vulnerabilității investițiilor (expunere și reziliență) la accidente sau dezastre și a riscului de apariție a acestora, precum și a probabilității apariției unor efecte negative semnificative asupra mediului a avut o importanță crucială. Evaluarea de mai sus a fost luată în considerare la articolul 66 alineatul (1) punctul 1 litera (g) din Legea din 3 octombrie 2008 privind furnizarea de informații privind mediul și protecția acestuia, participarea publicului la protecția mediului și evaluările impactului asupra mediului (Monitorul Oficial 2024, punctul 1112, cu modificările ulterioare).

Promotorul proiectului a renunțat la dispozițiile privind efectele dăunătoare ale vibrațiilor asupra clădirilor amplasate în imediata vecinătate a intersecțiilor, precum și ale vibrațiilor și zgomotului la care ar fi expuse persoanele care locuiesc în aceste clădiri, din cauza faptului că intersecțiile liniilor de cale ferată și ale liniilor de garare cu drumurile fac obiectul unor reglementări general aplicabile în acest sens.

Lista termenilor a fost completată cu definiția „drumului forestier” și a „drumului de importanță defensivă” ca urmare a introducerii unor includeri în ceea ce privește trecerile la nivel din clasa F și trecerile la nivel pentru pietoni.

Pentru a asigura respectarea dispozițiilor prevăzute în Legea din 20 iunie 1997 privind traficul rutier (Monitorul Oficial din 2024, punctul 1251), a fost actualizată definiția „trecerii la nivel pentru pietoni”, care constă într-o extindere a catalogului de vehicule și de persoane, și a fost adăugată definiția „semnalului de trafic”.

Pentru a asigura respectarea dispozițiilor prevăzute în Legea din 21 martie 1985 privind drumurile publice (Monitorul Oficial 2024, punctul 320, cu modificările ulterioare), definiția „prismului rutier” nu a fost specificată în proiectul de regulament. În același timp, termenul „lățimea trecerilor la nivel” a fost specificat mai în detaliu.

În dispozițiile noului proiect de regulament, promotorul proiectului a decis să utilizeze termenul „cale pietonală”, și nu termenul „cale”, după cum a fost cazul până în prezent.

În plus, proiectul de regulament introduce dispoziții care rezultă din recomandările Comisiei de Anchetare a Accidentelor Feroviare Naționale [Państwowa Komisja Badania Wypadków Kolejowych], denumită în continuare „PKBWK”, din concluziile președintelui Oficiului Transporturilor Feroviare, denumit în continuare „președintele UTK”, precum și din cererile administratorilor infrastructurii feroviare și ale utilizatorilor liniilor de garare.

În conformitate cu proiectul de regulament, dispozițiile privind cerințele tehnice și de apărare pentru drumurile publice de importanță defensivă se aplică procesului de construcție sau de reconstrucție a unei linii de cale ferată care face parte dintr-o trecere la nivel pe care se desfășoară un drum de importanță defensivă sau un tronson al acestuia, precum și condițiilor tehnice pentru indicatoarele rutiere de sub un viaduct feroviar. Dispozițiile privind drumurile de importanță defensivă se regăsesc, în special, în Legea din 21 martie 1985 privind drumurile publice, în Regulamentul ministrului infrastructurii din 24 iunie 2022 privind reglementările tehnice și de construcție pentru drumurile publice (Monitorul Oficial, punctul 1518), în Regulamentul Consiliului de Miniștri din 25 iulie 2023 privind condițiile și modul de pregătire și utilizare a transporturilor în scopuri de apărare a statului, precum și în apărarea statului pe timp de război, precum și în competența autorităților în aceste domenii (Monitorul Oficial, punctul 1660) și în Ordinul nr. 21 al ministrului infrastructurii din 4 iunie 2024 privind punerea în aplicare a cerințelor tehnice și de apărare pentru drumurile publice de importanță defensivă (Jurnalul Oficial al Ministerului Infrastructurii, punctul 28).

O altă diferență care trebuie subliniată între dispozițiile existente privind condițiile tehnice pe care trebuie să le îndeplinească intersecțiile liniilor de cale ferată și ale liniilor de garare cu drumurile și amplasarea acestora, precum și condițiile tehnice de utilizare a acestora și dispozițiile proiectului de regulament constă în faptul că opțiunea de a asigura treceri la nivel pentru pietoni cu turnichete a fost abandonată întrucât acestea din urmă nu îndeplinesc cerințele pentru persoanele cu handicap. În același timp, a fost determinată metoda de instalare a labirinturilor de siguranță la trecerile la nivel pentru pietoni peste liniile de cale ferată și s-a indicat când pot fi utilizate parapetele de siguranță la trecerile la nivel pentru pietoni.

În cazul trecerilor la nivel din clasa C, este posibilă utilizarea sistemelor neautomate de trecere la nivel operate de



## EUROPEAN COMMISSION

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

angajații autorizați ai administratorului infrastructurii feroviare, ai utilizatorilor de linii de garare sau ai operatorilor de transport feroviar, iar în cazul liniilor feroviare cu ecartament îngust această posibilitate există și la trecerile la nivel din clasa B.

Trecerile la nivel pentru pietoni din clasa E trebuie securizate într-un mod care să permită utilizarea în condiții de siguranță de către persoanele cu handicap sau de către persoanele cu mobilitate redusă. În plus, trecerile din clasa E trebuie să respecte cerințele comunitare stabilite în specificațiile tehnice de interoperabilitate referitoare la accesibilitatea sistemului feroviar al Uniunii pentru persoanele cu handicap și persoanele cu mobilitate redusă (PRM TSI). În ceea ce privește trecerile la nivel din clasa F, trecerile la nivel și trecerile la nivel pentru pietoni de pe liniile de cale ferată cu ecartament îngust și liniile de garare de-a lungul drumurilor forestiere și interioare sunt excluse (articolul 12). În conformitate cu articolul 14 alineatul (3), măsurarea traficului rutier și a volumului traficului feroviar se efectuează la cererea autorităților competente, a Comisiei de Anchetare a Accidentelor Feroviare Naționale sau a comisiei feroviare menționate la articolul 28m din Legea din 28 martie 2003 privind transportul feroviar, a unui administrator de drumuri sau a unui administrator de căi ferate. Ar trebui remarcat faptul că termenul „autorități competente” trebuie înțeles ca fiind autoritățile care desfășoară ancheta, și anume poliția, parchetul. Președintele UTK are, de asemenea, dreptul de a solicita efectuarea unei inspecții a volumului de trafic rutier și feroviar în temeiul dreptului său de control în temeiul Legii din 28 martie 2003 privind transportul feroviar.

Articolul 17 a fost clarificat prin stabilirea gradului de răspundere a administratorilor drumurilor, a administratorilor infrastructurii feroviare și a utilizatorilor liniilor de garare în ceea ce privește asigurarea condițiilor de vizibilitate la trecerile la nivel și la trecerile la nivel pentru pietoni indicate în anexa 3 la regulament.

În conformitate cu textul articolului 22, accesul la trecerile la nivel din clasa B trebuie să fie strict securizat, astfel încât să împiedice participanții la trafic să se deplaseze în jurul unei porți cu bară închisă, fie prin utilizarea unor insule de trafic, fie a unor separatoare a căror construcție permite trecerea prin acestea în caz de urgență. Reglementările actuale au făcut ca aplicarea garanțiilor menționate mai sus să depindă de condițiile locale.

Dispozițiile prevăzute la articolul 23 au fost completate prin adăugarea obligației de verificare a condiției tehnice a unei treceri la nivel după incidentele rezultate din funcționarea defectuoasă a dispozitivelor de control al traficului feroviar care nu avertizează

și nu protejează participanții la trafic de un tren care se apropie de o trecere la nivel sau de o trecere la nivel pentru pietoni echipată cu un sistem de trecere.

Articolul 25 introduce posibilitatea de a lăsa trecerile la o distanță mai mică de 3 km atunci când o nouă trecere care constituie o intersecție a aceleiași linii (căi ferate) cu același drum, dar cu condiții tehnice/de siguranță mai bune, este construită lângă o trecere existentă.

Articolul 28 extinde unghiurile de trecere ale axei drumului cu axa căii ferate a unei linii de cale ferată sau a unei linii de garare pentru trecerile la nivel din altă clasă decât D. De asemenea, se specifică mai în detaliu condiția pentru trecerile la nivel care fac obiectul reconstrucției, astfel încât, în cazul în care unghiul de trecere nu îndeplinește cerințele prevăzute la articolul 28 alineatele (1)-(3), acesta să nu se deterioreze în comparație cu condițiile anterioare reconstrucției.

Introducerea reglementărilor care intră sub incidența articolului 56 va permite utilizarea unor metode moderne de detectare a obstacolelor la trecerile la nivel, care includ bucle de inducție, un sistem radar, imagistică termică în infraroșu și senzori cu ultrasunete. Una dintre soluțiile de funcționare a subsistemului de monitorizare este transmiterea unui semnal vizual și de alarmă către centrele locale de control al traficului, al căror personal decide dacă să oprească sau să nu oprească un tren care vine din sens opus. O altă soluție este un semnal de alarmă transmis de subsistemul de monitorizare subsistemului de prelucrare, care inițiază procedura de oprire a trenului fie prin transmiterea unui semnal de oprire pe semafoarele amplasate în interiorul trecerii, fie prin trimiterea unui mesaj de alarmă prin radio la biroul mecanicului de locomotivă care ia decizia de a pune în aplicare procedura de frânare a trenului. În acest caz, sistemul de detectare a obstacolelor la trecerea la nivel este conectat la dispozitivele de control al traficului feroviar.

Modificarea adusă articolului 60, în ceea ce privește timpul de avertizare prealabilă la trecerile la nivel din clasa A cu porți cu bară sau la trecerile la nivel pentru pietoni cu porți cu bară, introduce o distincție în ceea ce privește timpul de avertizare prealabilă în funcție de faptul dacă trecerea la nivel sau trecerea la nivel pentru pietoni este operată de la locul său sau de la distanță. Modificarea este o recomandare a PKBWK inclusă în raportul de examinare a unui accident feroviar semnificativ din clasa A18, care a avut loc la 2 august 2018 la o trecere la nivel din clasa A, situată pe ruta Pierzyska-Gnieszno, la 43 141 km de linia de cale ferată nr. 353 Poznań Wschód-Skandawa (Raportul nr. PKBWK/04/2019). La articolul 71 alineatul (2), starea de activare a semnalelor de trafic a fost adăugată la stările care sunt supuse dependenței în dispozitivele de control al traficului din stații în sistemele automate de trecere la nivel.



## EUROPEAN COMMISSION

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

La cererea administratorilor de infrastructură feroviară și a utilizatorilor liniilor de garare, articolul 79 impune în prezent amplasarea unei plăcuțe de informare T-7 – sub semnele A-9 „trecere feroviară cu o barieră” și A-10 „traversare de cale ferată fără barieră” la trecerile la nivel din clasele B și C – indicând dispunerea liniilor și a drumului la trecere, care să informeze participanții la trafic că semnalul de trafic la traversarea în cauză este automat.

Proiectul de regulament conține o dispoziție (articolul 82) care permite administratorilor drumurilor să marcheze suplimentar trecerile la nivel cu semne active, semne cu conținut variabil sau panouri de text cu conținut variabil și prin utilizarea de semne orizontale sub formă de benzi de avertizare sonoră, de limitatoare de viteză și de culori suplimentare ale suprafeței carosabile. Această dispoziție a fost introdusă la cererea președintelui UTK, care a subliniat că conținutul variabil al mesajelor afișate atrage atenția conducătorilor auto, crește concentrarea și împiedică deplasarea din memorie. În plus, utilizarea marcajului orizontal al trecerii la nivel prin intermediul liniilor de calmare a traficului (benzi de avertizare sonoră), al limitatoarelor de viteză sau al colorării suplimentare a suprafeței carosabile poate crește siguranța la trecerile la nivel. Prezența limitatoarelor de viteză și a semnelor fabricate din materiale care provoacă un efect acustic și vibrații în momentul în care se circulă pe ele afectează percepția conducătorului auto, crește nivelul de vigilență și, prin urmare, îl determină să conducă mai atent pe o trecere la nivel. Utilizarea culorilor speciale pe suprafețele carosabile și pietonale direct pe trecerile la nivel poate contribui, de asemenea, la îmbunătățirea siguranței.

Tabelul 1 din anexa 3 la regulament completează vizibilitatea trecerilor la nivel pentru conducătorii de vehicule la viteze mai mici de 60 km/h.

În plus, ca urmare a preocupărilor emergente legate de interpretarea triunghiurilor de vizibilitate, au fost clarificate aspecte legate de triunghiurile de vizibilitate la trecerile din clasa D.

Dispozițiile de reglementare, care constituie soluții noi sau modifică soluțiile existente în acest domeniu, vor permite aplicarea unor standarde tehnice mai înalte, ceea ce va duce la creșterea nivelului de siguranță în transportul feroviar, conducând la o îmbunătățire a siguranței traficului feroviar și a traficului rutier la trecerile la nivel și trecerile la nivel pentru pietoni.

În temeiul articolului 91 din proiectul de regulament, acesta va intra în vigoare în 14 zile de la publicare, în conformitate cu articolul 4 alineatul (1) din Legea din 20 iulie 2000 privind publicarea actelor normative și a altor acte juridice (Monitorul Oficial din 2019, punctul 1461).

În conformitate cu dispozițiile tranzitorii prevăzute în regulament, dispozițiile existente se vor aplica intersecțiilor liniilor de cale ferată sau ale liniilor de garare cu drumurile pentru care, înainte de intrarea în vigoare a regulamentului, au fost depuse următoarele tipuri de cereri: pentru o autorizație de construcție, pentru o decizie separată de aprobare a unui teren sau a unui proiect de amenajare a teritoriului sau a unui proiect arhitectural și de construcție, pentru o modificare a unei autorizații de construcție, precum și în cazul în care a fost emisă o decizie privind o autorizație de construcție sau o decizie separată de aprobare a unui teren sau a unui proiect de amenajare a teritoriului sau a unui proiect arhitectural și de construcție și în cazul în care a fost depusă o notificare privind lucrările de construcție sau alte lucrări de construcție în cazul în care nu este necesară o decizie privind autorizația de construcție sau în cazul în care a fost emisă o decizie privind legalizarea, menționată la articolul 49 alineatul (4) din Legea din 7 iulie 1994 privind construcțiile și deciziile menționate la articolul 51 alineatul (4) din legea respectivă. Cu toate acestea, noile dispoziții ale regulamentului pot fi aplicate mai devreme, la cererea unui investitor înaintată autorității administrative competente în domeniul arhitecturii și construcțiilor în termen de 21 de zile de la data intrării în vigoare a regulamentului.

Dispozițiile existente se aplică în cazul investițiilor în domeniul feroviar care implică construirea sau reconstruirea intersecțiilor liniilor de cale ferată sau ale liniilor de garare cu drumurile, pentru care procedura de licitație pentru atribuirea unui proiect sau a unui contract de construcție a fost finalizată înainte de intrarea în vigoare a proiectului de regulament. Cu toate acestea, dispozițiile din propunerea de regulament se vor aplica mai devreme, la cererea unui investitor înaintată autorității administrative competente în domeniul arhitecturii și construcțiilor în termen de 21 de zile de la data intrării în vigoare a regulamentului.

Promotorul proiectului indică, de asemenea, că administratorii de infrastructură feroviară, utilizatorii de linii de garare și administratorii drumurilor trebuie să adapteze trecerile la nivel și trecerile la nivel pentru pietoni la cerințele stabilite în proiectul de regulament în termen de șapte ani de la data intrării în vigoare a regulamentului. Intervalul de timp de mai sus este justificat de faptul că în Polonia există peste zece mii de treceri la nivel și treceri la nivel pentru pietoni, iar adaptarea acestora la cerințele proiectului de regulament va implica o sarcină organizațională semnificativă. Se estimează că ar fi imposibil să se facă acest lucru într-un timp mai scurt. Este permisă menținerea pantelor existente la trecerile la nivel înainte de intrarea în vigoare a regulamentului. În cazul sistemelor de trecere reutilizate care au fost construite înainte de intrarea în vigoare a propunerii de regulament, în cazul în care acestea nu îndeplinesc cerințele



## EUROPEAN COMMISSION

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

prevăzute în capitolele 5-7 din regulament, în cazul schimbării amplasamentului sistemelor, este posibilă aplicarea dispozițiilor în conformitate cu care au fost construite.

9. Necesitatea de adoptare a proiectului de regulament al ministrului infrastructurii privind condițiile tehnice pe care trebuie să le îndeplinească intersecțiile liniilor de cale ferată și ale liniilor de garare cu drumurile și amplasarea acestora, precum și condițiile tehnice de utilizare a acestora rezultă din textul articolului 66 din Legea din 19 iulie 2019 privind asigurarea accesibilității pentru persoanele cu nevoi speciale (Monitorul Oficial din 2024, punctul 1411), denumită în continuare „Legea privind accesibilitatea”. Dispoziția menționată obligă ministrul responsabil cu transporturile să emită, în acord cu ministrul responsabil cu construcțiile, planificarea și dezvoltarea spațială și locuințelor, dispoziții de punere în aplicare adoptate în temeiul articolului 7 alineatul (2) punctul 2 și al articolului 3 alineatul (2) din Legea din 7 iulie 1994 privind construcțiile (Monitorul Oficial din 2024, punctul 725, cu modificările ulterioare) în termen de 84 de luni de la data intrării în vigoare a Legii privind accesibilitatea.

10. Trimiteri la textele de referință: 2023/0445/PL

Textele de referință au fost transmise în cadrul notificării anterioare:  
2023/0445/PL

11. Nu

12.

13. Nu

14. Nu

15. Da

16.

Aspect TBT: Nu

Aspect SPS: Nu

\*\*\*\*\*

Comisiei Europene

Punct de contact pentru Directiva (UE) 2015/1535

email: [grow-dir2015-1535-central@ec.europa.eu](mailto:grow-dir2015-1535-central@ec.europa.eu)