

ROZPORZĄDZENIE WYKONAWCZE KOMISJI (UE) 2021/1328**z dnia 10 sierpnia 2021 r.****określające wymogi dotyczące infrastruktury mające zastosowanie do niektórych kategorii działań związanych z infrastrukturą podwójnego zastosowania zgodnie z rozporządzeniem Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2021/1153**

KOMISJA EUROPEJSKA,

uwzględniając Traktat o funkcjonowaniu Unii Europejskiej,

uwzględniając rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2021/1153 z dnia 7 lipca 2021 r. ustanawiające instrument „Łącząc Europę” i uchylające rozporządzenia (UE) nr 1316/2013 i (UE) nr 283/2014 ⁽¹⁾, w szczególności jego art. 12 ust. 2,

a także mając na uwadze, co następuje:

- (1) Jednym ze szczegółowych celów instrumentu „Łącząc Europę” jest dostosowanie części transeuropejskiej sieci transportowej do podwójnego zastosowania infrastruktury transportowej w celu poprawy zarówno mobilności cywilnej, jak i wojskowej. Pod pewnymi warunkami działania lub konkretne zadania w ramach ogólnego działania, wspierające dostosowanie do wymogów infrastruktury transportowej podwójnego zastosowania nowych lub istniejących części transeuropejskich sieci transportowych nadających się do transportu wojskowego, w celu ich dostosowania do wymogów dotyczących infrastruktury transportowej podwójnego zastosowania, kwalifikują się, pod pewnymi warunkami, do unijnej pomocy finansowej na podstawie rozporządzenia (UE) 2021/1153.
- (2) Należy określić wymogi dotyczące infrastruktury transportowej mające zastosowanie do niektórych kategorii działań w zakresie infrastruktury podwójnego zastosowania. Wymogi dotyczące infrastruktury transportowej podwójnego zastosowania powinny się opierać na informacjach zawartych w zaktualizowanych wymogach wojskowych ⁽²⁾ i analizie luk ⁽³⁾, z uwzględnieniem wyników konsultacji z przedstawicielami europejskich i międzynarodowych stowarzyszeń transportowych.
- (3) Wymogi dotyczące podwójnego zastosowania powinny odzwierciedlać ogólne wartości techniczne i normy dla projektów infrastruktury transportowej, które należy uwzględnić w odniesieniu do działań podejmowanych na podstawie rozporządzenia (UE) 2021/1153, przyczyniając się do dostosowania sieci bazowej lub sieci kompleksowej TEN-T do podwójnego zastosowania infrastruktury do celów cywilno-obronnych.
- (4) Środki przewidziane w niniejszym rozporządzeniu są zgodne z opinią komitetu koordynacyjnego ds. instrumentu „Łącząc Europę”, ustanowionego na mocy rozporządzenia (UE) 2021/1153,

PRZYMUJE NINIEJSZE ROZPORZĄDZENIE:

Artykuł 1

Wymogi dotyczące infrastruktury transportowej przewidziane w art. 12 ust. 2 rozporządzenia 2021/1153 określono w załączniku.

Artykuł 2Niniejsze rozporządzenie wchodzi w życie dwudziestego dnia po jego opublikowaniu w *Dzienniku Urzędowym Unii Europejskiej*.⁽¹⁾ Dz.U. L 249 z 14.7.2021, s. 38.⁽²⁾ Wymogi wojskowe w zakresie mobilności wojskowej w UE i poza jej granicami (ST 11373/19; 19.7.2019).⁽³⁾ „Wymogi wojskowe i transeuropejska sieć transportowa: analiza luk (SWD(2019) 175 final) oraz „zaktualizowana analiza luk między wymogami wojskowymi a wymogami transeuropejskiej sieci transportowej” (SWD(2020) 144 final).

Niniejsze rozporządzenie wiąże w całości i jest bezpośrednio stosowane we wszystkich państwach członkowskich.

Sporządzono w Brukseli dnia 10 sierpnia 2021 r.

W imieniu Komisji
Ursula VON DER LEYEN
Przewodnicząca

ZAŁĄCZNIK

Tabela 1

Porty lotnicze i zarządzanie ruchem lotniczym

Nr	Wymóg dotyczący podwójnego zastosowania	Wartość podwójnego zastosowania	Uwaga
1	Czas działania	Budowa i rozbudowa infrastruktury i połączeń z transportem multimodalnym i wyposażeniem zapewniających zdolność do operacji w trybie ciągłym (24/7)/ dziennym/nocnym/w każdych warunkach meteorologicznych.	Obejmuje połączenia kolejowe i rurociągowo na potrzeby zaopatrzenia w paliwo (wojskowych i cywilnych statków powietrznych).
2	Operacje usług podstawowych (24/7)	Zdolność do prowadzenia operacji w trybie dziennym/nocnym/w każdych warunkach meteorologicznych.	
3	Służba kontroli ruchu lotniczego	Infrastruktura służby kontroli ruchu lotniczego o wystarczającej przepustowości do celów zarządzania operacjami lotniskowymi w dzień i w nocy.	Należy interpretować zgodnie z przepisami ICAO i UE oraz wytycznymi CUMA EUROCONTROL
4	Zasoby lotnicze na dzień	Zdolność infrastruktury do obsługi: Statki powietrzne na dzień: Minimum 6 na dzień. Założenie dotyczące szerokokadłubowych statków powietrznych: maksymalnie 4 jednocześnie na ziemi na płycie postojowej.	
5	Długość drogi startowej	Wymagane minimum: 3 000 m. Zalecana: 3 500 m. W każdym państwie członkowskim określa się przypadki, gdy może wystarczyć droga startowa o długości 2 800.	Odpowiednia dla kategorii strategicznego transportu lotniczego oraz statków powietrznych A330/A400M/IL76/B747/An225/C5/C17.
6	Szerokość drogi startowej	45 m do 60 m. Państwa członkowskie określają, w jakich przypadkach konieczna jest szerokość 60 m.	Odpowiednia dla kategorii strategicznego transportu lotniczego oraz statków powietrznych A330/A400M/IL76/B747/An225/C5/C17.
7	Nawierzchnia drogi startowej	Może być utwardzona lub elastyczna. W każdym państwie członkowskim określa się, w jakich przypadkach należy usztywnić odcinek 150 m na końcu drogi startowej w celu zapobiegania skutkom podmuchu z silnika odrzutowego.	
8	Droga kołowania	Szerokość: 22,5 m, może być utwardzona lub elastyczna.	
9	Nośność nawierzchni drogi startowej	Wystarczająca dla strategicznych szerokokadłubowych statków powietrznych	Wymóg ten można spełnić zgodnie z przepisami ICAO i UE.
10	Płyta postojowa – długość	Minimum 190 m	
11	Szerokość płyty postojowej	Minimum 350 m	

12	Powierzchnia płyty postojowej	66 500 m ²	
13	Klasyfikacja nawierzchni płyty postojowej Liczba (PCN) ⁽¹⁾	Powiązana z liczbą klasyfikacyjną statku powietrznego (ACN) ⁽²⁾ wynikającą z typu podłoża.	<p>ACR to ocena pojedynczej jednostki wyrażająca powiązany wpływ statku powietrznego na nawierzchnię sztuczną (fundament) dla konkretnej nośności podłoża, wskazująca określoną twardość nawierzchni sztucznej (zmierzoną przez jej PCR). Wymóg ten można spełnić zgodnie z przepisami ICAO i UE.</p> <p>Związek między ACR/PCR stanowi zaktualizowaną metodykę dotyczącą liczby klasyfikacyjnej statku powietrznego (ACN) i liczby klasyfikacyjnej nawierzchni (PCN). Od listopada 2024 r. metodyka oceny i zgłaszania nośności nawierzchni lotniska będzie wyrażana jako stosunek między wskaźnikiem klasyfikacji statku powietrznego a wskaźnikiem klasyfikacji nawierzchni (ACR/PCR) zamiast stosunku między liczbą klasyfikacyjną statku powietrznego a liczbą klasyfikacyjną nawierzchni (ACN/PCN).</p> <p>Metoda ta została zatwierdzona przez Panel ICAO ds. projektowania i eksploatacji lotnisk (ADOP) i od lipca 2020 r. jest stosowana jako nowy system oceny nawierzchni ICAO. W okresie przejściowym od 2020 r. do 2024 r. nastąpi dostosowanie krajowej dokumentacji i specyfikacji projektowej.</p>
14	Urządzenia do odśnieżania i odladzania dróg startowych oraz Środki do odladzania	Zamknięte pomieszczenie magazynowe o powierzchni 180 m ² .	
15	Ratownictwo w przypadku katastrofy lub pożaru (kategoria)	Obiekt budowlany o konstrukcji stalowej lub murowany z magazynem (minimum 200 m ² o wewnętrznej powierzchni wynoszącej 98 m ²) do parkowania pojazdów ratunkowych na wypadek katastrofy lub pożaru.	

⁽¹⁾ Wskaźnik klasyfikacji nawierzchni (PCR) zastąpił liczbę klasyfikacyjną nawierzchni (PCN). PCN zachowuje ważność w okresie przejściowym do 2024 r.

⁽²⁾ Wskaźnik klasyfikacji statku powietrznego (ACR) zastąpił metodykę liczby klasyfikacyjnej statku powietrznego (ACN). ACN zachowuje ważność w okresie przejściowym do 2024 r.

Tabela 2

Porty morskie

Nr	Wymóg dotyczący podwójnego zastosowania	Wartość podwójnego zastosowania	Uwaga
1	Czas działania portu morskiego	Budowa lub rozbudowa infrastruktury w celu zapewnienia dostępu do sieci transportu multimodalnego oraz wyposażenie umożliwiające ciągłe działanie (24/7) w każdych warunkach meteorologicznych.	Obejmuje potencjał w zakresie łamania pokrywy lodowej i urządzenia do usuwania śniegu w porcie. Nie obejmuje budynków, magazynów i obiektów magazynowych, dźwignic, przenośników i innych urządzeń do przemieszczania ładunków oraz aktywów ruchomych, takich jak lokomotywy. Działania nie mogą dawać selektywnej korzyści konkretnemu operatorowi lub grupie operatorów i muszą być dostępne na niedyskryminacyjnych zasadach.
2	Liczba miejsc postoju	3.	Miejsca postoju muszą znajdować się w obrębie portu, jak określono w danych geograficznych wymogów wojskowych. Miejsca postoju nie muszą znajdować się obok siebie.
3	Szerokość	32 m	Wejście do portu morskiego.
4	Dopuszczalne zanurzenie (na jakie pozwala głębokość wody)	Minimum 12 m przy średnim poziomie odpływu.	Wejście do portu morskiego.
5	Głębokość portu	Minimalna 12 m, zalecana 14 m, aby umożliwić prześwit zanurzenia 2 m. W każdym państwie członkowskim określa się przypadki, gdy głębokość portu 12 m może wystarczać. W portach bez efektu pływów może wystarczać prześwit zanurzenia 1 m.	Wejście do portu morskiego.
6	Długość miejsca postoju	Minimum 310 m i do 340 m na statek.	
7	Szerokość miejsca postoju w porcie	Minimum 32 m	Dla dużych/średnich cumujących statków.
8	Typ miejsca postoju w porcie	Powinno być w stanie przyjąć następujące rodzaje statków: barki, statki do przewozu drobnicy konwencjonalnej, kontenerowce, statki pasażerskie, statki typu ro-ro, tankowce.	
9	Zanurzenie w miejscu postoju	Minimum 12 m, zalecane 14 m. W każdym państwie członkowskim określa się przypadki, gdy w miejscu postoju może wystarczać zanurzenie 12 m.	Potrzebne w przypadku dużych statków i bardzo dużych statków typu ro-ro.
10	Zdolności w zakresie rozładunku	2 statki jednocześnie.	
11	Liczba bocznic/krańcowych punktów linii kolejowych	3.	Liczba potrzebnych krańcowych punktów linii kolejowej.

Tabela 3

Koleje

Nr	Wymóg dotyczący podwójnego zastosowania	Wartość podwójnego zastosowania	Uwaga
1	Czas działania krańcowych punktów linii kolejowej	Budowa lub rozbudowa infrastruktury w celu zapewnienia dostępu do sieci transportu multimodalnego oraz wyposażenie umożliwiające ciągłe działanie (24/7) w każdych warunkach meteorologicznych.	
2	Infrastruktura kolejowa do obsługi przewozów pasażerskich	Infrastruktura umożliwiająca obsługę wagonów pasażerskich (przewóz pasażerów), w tym wagonów dwupoziomowych, mogących przewieźć co najmniej 80 pasażerów każdy; minimalna liczba wagonów dziennie: 6 wagonów.	
3	Stacje kolejowe	Infrastruktura peronowa umożliwiająca obsługę 3–4 pociągów (10 wagonów dwupoziomowych lub równoważnych) na stację dziennie (5 tys. pasażerów dziennie na stację).	
4	Działanie krańcowych punktów linii kolejowej	Infrastruktura umożliwiająca obsługę w terminalach co najmniej 3 pociągów towarowych jednocześnie.	Sprzęt przewożony koleją będzie podlegał starannemu planowaniu załadunku i przewozu w celu zapewnienia zgodności z dostępnymi szerokościami torów, infrastrukturą, szlakami i tunelami w państwach członkowskich.
5	Dostępność systemu elektryfikacji	Stały z systemem rezerwowym, niezależnie od źródła zasilania.	Dotyczy systemów rezerwowych dla stacji lub multimodalnych obiektów przeładunkowych.
6	Bipolarność	Tak – na potrzeby dostępu.	Odnosi się do systemów bezpieczeństwa i obwodów torowych w celu wykrywania pociągów na torach oraz jeżeli krańcowy punkt linii kolejowej umożliwia eksploatację przynajmniej jednego toru kolejowego wielotorowej linii kolejowej w dowolnym kierunku, zarówno do użytku regularnego, jak i awaryjnego.
7	Dostępność oświetlenia	Zdolność ciągła (24/7) na stacjach i w terminalach.	
8	Szerokość toru	1 435 mm. Najlepsza opcja dla standardowej, ciągłej paneuropejskiej sieci kolejowej i wysoce pożądana na potrzeby mobilności wojskowej. W przypadkach, w których występuje wyraźna korzyść zarówno dla sektora cywilnego, jak i wojskowego, można zaakceptować szerokość toru 1 520/1 524 mm i 1 668 mm.	
9	Skrajnia ładunkowa	Zaleca się standard GC. W każdym państwie członkowskim określa się przypadki, w których wystarcza inna skrajnia ładunkowa obejmująca profil P-400 i zgodna z kolejowymi TSL.	Skrajnia ładunkowa dużych kontenerów. GC odpowiada normie UIC P-400.

10	Maksymalna wysokość ładunku	4,5 m.	Podana liczba uwzględnia margines bezpieczeństwa.
11	Maksymalna szerokość ładunku	3,15 m w normalnych warunkach. Do 3,75 m w wyjątkowych przypadkach, gdy występuje wyraźna korzyść cywilna i przestrzegane są TSI.	Pożądana szerokość wynosiłaby do 4,5 m dla przemieszczeń wojskowych.
12	Maksymalna długość ładunku	18,75 m.	
13	Nacisk osi na szynę w tonach	Minimalny 22,5 t/oś w sieci bazowej TEN-T; zalecany 25 t/oś.	Wymóg dotyczący nacisku osi dla bazowej sieci kolejowej TEN-T, w tym mostów, wynosi co najmniej 22,5 t/oś. Należy zauważyć, że zwiększenie obciążenia osi do minimum 25 t/oś może być korzystne dla przemieszczeń cywilnych i wojskowych. Obecnie przemieszczenia wojskowe odbywają się na granicy istniejącego obciążenia brutto.
14	Maksymalna długość pociągu	Minimum 740 m.	W rozporządzeniu Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) nr 1315/2013 ⁽¹⁾ nałożono wymóg posiadania zdolności do eksploatacji pociągów o długości co najmniej 740 m. Długość poruszającego się pociągu jest zmienna (np. w czasie hamowania lub przyspieszania). Wymóg dotyczący podwójnego zastosowania jest zatem zgodny z wymogiem wojskowym.
15	Bocznice	Minimum 3, każda o długości minimum ≥ 300 m.	Mogą się znajdować w pobliżu lub w obrębie terminali.

⁽¹⁾ Rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) nr 1315/2013 z dnia 11 grudnia 2013 w sprawie unijnych wytycznych dotyczących rozwoju transeuropejskiej sieci transportowej i uchylające decyzję nr 661/2010/UE (Dz.U. L 348 z 20.12.2013, s. 1).

Tabela 4

Drogi

Nr	Wymóg dotyczący podwójnego zastosowania	Wartość podwójnego zastosowania	Uwaga
1	Klasyfikacja dróg	Pojedynczy pas ruchu: 3,5 m–5,5 m ruch w jednym kierunku 5,5 m–7,3 m Ruch w dwóch kierunkach $\geq 7,3$ m.	Ruch w jednym kierunku – pojedyncze pojazdy przejeżdżają lub poruszają się w przeciwnym kierunku w ustalonych punktach/obszarach. Ruch w dwóch kierunkach – 2 kolumny pojazdów przemieszczają się jednocześnie, a droga ma szerokość 2 pasów ruchu (najlepiej nie mniejszą niż 8,2 m). Wyklucza się projekty związane z wykorzystaniem utwardzonych poboczy jako dodatkowych pasów ruchu.
2	Typy tras	Typ X – dobrze utrzymana trasa nadająca się do użytku w każdych warunkach pogodowych przez cały rok przy maksymalnej przepustowości.	Dla przemieszczeń wojskowych preferowany jest typ X, przy czym na powierzchni wodoodporne zazwyczaj nie mają wpływu opady ani zmiany temperatury.

3	Obciążenie użytkowe dróg	130 t	<p>130 t nie odnosi się do swobodnego ruchu pojazdów o masie brutto 130 t. Ten wymóg dotyczący podwójnego zastosowania odnosi się do zdolności nawierzchni do wytrzymania sporadycznych przemieszczeń lub transportu zasobów wojskowych o ponadnormatywnej masie.</p> <p>Maksymalna dopuszczalna wartość do celów cywilnych wynosząca 44 t (jak wskazano w dyrektywie Rady 96/53/WE ⁽¹⁾) powinna zatem uwzględniać sporadyczne przemieszczenia środków transportowych o ponadnormatywnej masie do 130 t przy maksymalnym nacisku osi 12,23 t/oś.</p> <p>Takie sporadyczne przemieszczenia (wojskowe i cywilne) najprawdopodobniej wymagają specjalnych zezwoleń lub zwolnień oraz odpowiednich środków ograniczających niebezpieczeństwo, które w drodze wyjątku są ustalane przez państwa członkowskie.</p>
4	Obciążenie użytkowe mostów	130 t	<p>Wartość 130 t nie odnosi się do swobodnego ruchu pojazdów o masie brutto 130 t. Ten wymóg dotyczący podwójnego zastosowania odnosi się do zdolności mostu do wytrzymania sporadycznych przemieszczeń lub transportu zasobów wojskowych o ponadnormatywnej masie.</p> <p>Takie sporadyczne przemieszczenia (wojskowe i cywilne) najprawdopodobniej wymagają specjalnych zezwoleń lub zwolnień oraz odpowiednich środków ograniczających niebezpieczeństwo, które w drodze wyjątku są ustalane przez państwa członkowskie.</p> <p>Mosty muszą być w stanie wytrzymać masę brutto 130 t przy maksymalnym nacisku osi 12,23 t/oś (dyrektywa 96/53/WE dopuszcza do 11,5 t/oś z wyjątkiem Francji, gdzie dopuszczalne obciążenie wynosi 13 t/oś). W sytuacji gdy jeden pojazd waży 130 t, należy zapewnić zastosowanie odpowiednich środków ograniczających niebezpieczeństwo, takich jak prędkość, odległość od innych pojazdów oraz, w razie konieczności, narzucenie na czas użytkowania mostu ruchu jednokierunkowego.</p> <p>Mosty drogowe projektuje się tak, aby mogły wytrzymać masę całkowicie obciążonych pojazdów na całej swojej długości na każdym pasie ruchu. W związku z tym, jeżeli most może unieść wiele samochodów ciężarowych o masie 44 t jednocześnie, powinien również być w stanie wytrzymać sporadyczną całkowitą masę brutto 130 t, jeżeli zapewnione są odpowiednie środki ograniczające niebezpieczeństwo, takie jak prędkość, odległość między pojazdami i odległość między osiami pojazdów.</p>

5	Maksymalna wysokość ładunku	4,5 m. Przy planowaniu trasy należy wziąć pod uwagę ograniczenia dotyczące tuneli, w szczególności w przypadku pojazdów z nadwoziem platformowym, przyczep i towarów niebezpiecznych. W każdym państwie należy określić, czy i gdzie ma zastosowanie wartość 4,5 m.	Obejmuje to kombinację wysokości platformy ładunkowej pojazdu, plus wysokość ładunku i górną granicę bezpieczeństwa. W dyrektywie 96/53/WE dopuszczono wysokość pojazdu do 4 m. Po otrzymaniu specjalnego zezwolenia na transport możliwa jest wysokość 4,5 m (4,35 m – wysokości środka transportu + 0,15 m na zawieszenie i ruchy pojazdu).
6	Maksymalna szerokość ładunku	4,5 m	Jak wskazano w dyrektywie 96/53/WE, maksymalna szerokość dopuszczonego pojazdu wynosi 2,55 m. Zwykle pojazdy kołowe wymagają szerokości 3,5 m, a pojazdy gąsienicowe 4,5 m w przypadku transportu wojskowego. Takie sporadyczne przemieszczenia (wojskowe i cywilne) najprawdopodobniej wymagają specjalnych zezwoleń lub zwolnień oraz odpowiednich środków ograniczających niebezpieczeństwo, które w drodze wyjątku są ustalane przez państwa członkowskie.
7	Maksymalna długość ładunku	18,75 m do 27,5 m	Maksymalna długość pojazdu wynosi 18,75 m, a z przedłużeniem do 25,03 m, gdy umożliwia to infrastruktura. Można zezwolić na ruch dłuższych pojazdów po otrzymaniu specjalnego zezwolenia na transport. Ładunek o masie powyżej 130 t będzie zasadniczo wymagał ciągnika z 8 oponami i 4 osiami oraz 8-osioowego zespołu przyczep. W większości przypadków na potrzeby podwójnego zastosowania wystarczy tradycyjna naczepa 8-osiowa. Jeżeli jednak ze względów praktycznych (np. graniczna wysokość mostu) wymagana jest przyczepa niskopodwoziowa, musi to być naczepa z 3 lub 5 osiami, o długości około 22,5 m. W sprzęgu z ciągnikiem 4-osiowym o 8 kołach całkowita długość pojazdu połączonego będzie wynosić około 27 m. Stosowanie przyczep niskopodwoziowych jest o tyle korzystne, że pozwala uzyskać dodatkowy prześwit względem wysokości mostów i wiaduktów, zmniejszając tym samym obciążenia punktowe na mostach i estakadach. Większość państw członkowskich akceptuje już długość pojazdów wynoszącą 27,5 m w ramach wydawanych przez nie wyjątkowych zezwoleń na transport.
8	Promień skrętu dla transportu sprzętu ciężkiego	12,5 m do 15,5 m. Należy ustalić w każdym państwie członkowskim.	W dyrektywie 96/53/WE określono wymóg, aby pojazdy drogowe były w stanie wykonać zakręt w okręgu o promieniu zewnętrznym 12,5 m.

(¹) Dyrektywa Rady 96/53/WE z dnia 25 lipca 1996 r. ustanawiająca dla niektórych pojazdów drogowych poruszających się na terytorium Wspólnoty maksymalne dopuszczalne wymiary w ruchu krajowym i międzynarodowym oraz maksymalne dopuszczalne obciążenia w ruchu międzynarodowym (Dz.U. L 235 z 17.9.1996, s. 59).

Tabela 5

Śródlądowe drogi wodne

Nr	Wymóg dotyczący podwójnego zastosowania	Wartość podwójnego zastosowania	Uwaga
1	Śluzy	Zgodnie z normami zawartymi w Niebieskiej księdze EKG ONZ ⁽¹⁾	
2	Zanurzenie	Zgodnie z normami zawartymi w Niebieskiej księdze EKG ONZ ⁽²⁾	
3	Miejsce postoju	2	Liczba miejsc postoju.
4	Zdolności w zakresie rozładunku	2 barki jednocześnie.	
5	Prześwit mostu	3,5 m	Zgodnie z rozporządzeniem (UE) nr 1315/2013.

⁽¹⁾ Wykaz głównych norm i parametrów sieci dróg wodnych kategorii E – „Niebieska księga” (ECE/TRANS/SC.3/144/Rev.3) Europejskiej Komisji Gospodarczej Organizacji Narodów Zjednoczonych. Wymóg dotyczący podwójnego zastosowania należy odczytywać w powiązaniu z niniejszym dokumentem.

⁽²⁾ Ibid.

Tabela 6

Obsługa urządzeń multimodalnych (drogi, koleje, drogi morskie i śródlądowe drogi wodne)

Nr	Wymóg dotyczący podwójnego zastosowania	Wartość podwójnego zastosowania	Uwaga
1	Połączenie węzłowe	Wymagane, w stosownych przypadkach, w porcie morskim/portcie lotniczym/portcie śródlądowym/krańcowych punktach linii kolejowej/na głównych drogach, w tym w multimodalnych centrach przeładunkowych.	
2	Rampy załadunkowe i sprzęt załadowczo-wyładowczy/pojemność parkingów	<p>Wystarczająca liczba (stałych) ramp załadunkowych zdolnych do obsługi ładunków o masie 100 t i pojazdów o masie do 120 t, w tym czołgów podstawowych o maksymalnym obciążeniu osi 12,23 t/oś (transport drogowy) i minimalnym obciążeniu 22,5 t/oś (transport kolejowy).</p> <p>Specjalny sprzęt załadowczo-wyładowczy do łączenia międzysystemowego z węzłami multimodalnymi (kolejowymi, lotniczymi, morskimi (LoLo/RoRo) i śródlądowymi). Pojemność postojowa umożliwiająca czasowe zatrzymanie taboru kolejowego i ładunków drobnicowych.</p> <p>Działania związane z infrastrukturą stałą w multimodalnych centrach obsługowych, wspierającą przemieszczanie zasobów w transporcie drogowym, kolejowym, morskim i śródlądowym zasobów drogowych, kolejowych, morskich i śródlądowych.</p>	<p>Odpowiednie dla kontenerów zgodnych z definicją w normie ISO 1496-1:2013 seria 1.</p> <p>Rampy drogowe powinny zapewniać możliwość obsługi kontenerów, ciężkiego sprzętu i ładunków drobnicowych.</p> <p>Nie obejmuje to budynków, magazynów i obiektów magazynowych, dźwignic, przenośników i innych urządzeń do przemieszczania ładunków oraz aktywów ruchomych, takich jak lokomotywy.</p> <p>Działania nie mogą dawać selektywnej korzyści konkretnemu operatorowi lub grupie operatorów i muszą być dostępne na niedyskryminacyjnych zasadach.</p>

Tabela 7

Cyberbezpieczeństwo

Nr	Wymóg dotyczący podwójnego zastosowania	Wartość podwójnego zastosowania	Uwaga
1	Cyberbezpieczeństwo	W stosownych przypadkach sprzęt, rozwiązania i systemy cyberbezpieczeństwa bezpośrednio związane z wnioskami dotyczącymi projektów w zakresie infrastruktury podwójnego zastosowania.	