РЕГЛАМЕНТ ЗА ИЗПЪЛНЕНИЕ (ЕС) 2021/1328 НА КОМИСИЯТА

от 10 август 2021 година

за определяне на изискванията за инфраструктурата, приложими за определени категории действия в областта на инфраструктурата с двойна употреба съгласно Регламент (ЕС) 2021/1153 на Европейския парламент и на Съвета

ЕВРОПЕЙСКАТА КОМИСИЯ,

като взе предвид Договора за функционирането на Европейския съюз,

Като взе предвид Регламент (ЕС) 2021/1153 на Европейския парламент и на Съвета от 7 юли 2021 г. за създаване на Механизъм за свързване на Европа и за отмяна на регламенти (ЕС) № 1316/2013 и (ЕС) № 283/2014 ([1]), и по-специално член 12, параграф 2 от него,

като има предвид, че:

(1) Една от специфичните цели на Механизма за свързване на Европа е да се адаптират части от трансевропейската транспортна мрежа за двойна употреба на транспортната инфраструктура с оглед подобряване както на гражданската, така и на военната мобилност. Действия или конкретни дейности в рамките на дадено действие, които се предприемат в подкрепа на нови или съществуващи части от трансевропейската транспортна мрежа, подходящи за военен транспорт, с цел да се адаптира тази мрежа към изискванията за транспортна инфраструктура с двойна употреба, отговарят на изискванията за получаване на финансова помощ от Съюза съгласно Регламент (ЕС) 2021/1153 при определени условия.

(2) Следва да бъдат определени изискванията за транспортната инфраструктура, приложими за определени категории действия в областта на инфраструктурата с двойна употреба. Изискванията за транспортната инфраструктура с двойна употреба следва да се основават на информацията, съдържаща се в актуализираните военни изисквания ([2]) и анализа на несъответствията ([3]), а резултатите от консултациите с представителите на европейските и международните транспортни асоциации следва да бъдат взети под внимание.

(3) Изискванията за двойна употреба следва да представляват общи технически стойности и стандарти за проектите за транспортна инфраструктура, които да се вземат предвид при действията по Регламент (ЕС) 2021/1153 и допринасят за адаптиране на основната или широкообхватната мрежа TEN-T, с цел да се позволи двойната употреба на инфраструктурата за граждански и отбранителни цели.

(4) Мерките, предвидени в настоящия регламент, са в съответствие със становището на Координационния комитет за Механизма за свързване на Европа, създаден с Регламент (ЕС) 2021/1153,

ПРИЕ НАСТОЯЩИЯ РЕГЛАМЕНТ:

Член 1

Изискванията за транспортната инфраструктура, предвидени в член 12, параграф 2 от Регламент (ЕС) 2021/1153, са посочени в приложението.

Член 2

Настоящият регламент влиза в сила на двадесетия ден след деня на публикуването му в *Официален вестник на Европейския съюз*.

([1]) ОВ L 249, 14.7.2021 г., стр. 38.

([2]) Военни изисквания за военна мобилност в ЕС и извън него (ST 11373/19), 19.7.2019 г.).

([3]) „Военни изисквания и трансевропейска транспортна мрежа: анализ на несъответствията (SWD (2019) 175 final)“, както и „Актуализиран анализ на несъответствията между военните изисквания и изискванията за трансевропейската транспортна мрежа“ (SWD (2020) 144 final).

Настоящият регламент е задължителен в своята цялост и се прилага пряко във всички държави членки.

Съставено в Брюксел на 10 август 2021 година.

За Комисията
Председател
Ursula VON DER LEYEN

ПРИЛОЖЕНИЕ

Таблица 1

Летища и управление на въздушното движение

№	Изискване във връзка с двойната употреба	Същност на изискването във връзка с двойната употреба	Забележка
1	Периоди на експлоатация	Изграждане или разширяване на инфраструктурата и връзките към мултимодален транспорт и оборудване, което дава възможност за експлоатация в режим 24/7, през деня, през нощта и при всякакви метеорологични условия.	Включва железопътни връзки и тръбопроводи за гориво (при условие че горивото се доставя както за военни, така и за граждански въздухоплавателни средства).
2	Основни операции по обслужване в режим 24/7	Способност за извършване на операции по обслужване през деня, през нощта и при всякакви метеорологични условия.	
3	Управление на въздушното движение	Инфраструктура за управление на въздушното движение с достатъчен капацитет за експлоатация на летателната площадка през деня и през нощта.	Да се разбира в съответствие с разпоредбите на ИКАО, регламентите на ЕС и насоките на ЕВРОКОНТРОЛ за употреба на военни летища за цели на гражданското въздухоплаване.
4	Въздухоплавателни средства на ден	Капацитет на инфраструктурата за обработка на: въздухоплавателни средства на ден: минимум 6 на ден. Приемане на ширококорпусни въздухоплавателни средства: максимум 4 едновременно на земята, паркирани на перона.	
5	Дължина на пистата за излитане и кацане	Минимално изискване: 3 000 m Препоръчително: 3 500 m Определя се във всяка държава членка, където дължина на пистата за излитане и кацане от 2 800 m би могла да е достатъчна.	Подходяща за въздухоплавателни средства от категория „Стратегически транспорт“, както и за въздухоплавателни средства от тип A330/A400M/IL76/B747/An225/C5/C17.
6	Широчина на пистата за излитане и кацане	45 m до 60 m. Определя се от държави членки, когато широчината от 60 m е необходима.	Подходяща за въздухоплавателни средства от категория „Стратегически транспорт“, както и за въздухоплавателни средства от тип A330/A400M/IL76/B747/An225/C5/C17.
7	Повърхност на пистата за излитане и кацане	Може да бъде твърда или гъвкава. Определя се във всяка държава членка, в която последните 150 m от пистата за излитане и кацане следва да са с твърда настилка, за да се смекчи въздействието на струята на реактивни двигатели върху нея.	
8	Писта за рулиране	Широчина: 22,5 m; може да бъде с твърда или гъвкава настилка.	
9	Якост на настилката на пистата за излитане и кацане	Достатъчна за стратегически ширококорпусни въздухоплавателни средства	Това изискване може да бъде изпълнено в съответствие с разпоредбите на ИКАО и ЕС.
10	Дължина на перона	Минимум 190 m	
11	Широчина на перона	Минимум 350 m	

12	Капацитет на перона	66 500 m^2	
13	Класификационно число на настилката (PCN) ([1]) на перона	Въз основа на класификационното число на въздухоплавателното средство (ACN) ([2]), извлечено от типа подклас.	ACR е единна класификационна оценка, изразяваща съответния ефект на въздухоплавателно средство върху участък от настилката за специфичен подклас якост, указващ определена дебелина на настилката (измерена чрез съответната PCR). Това изискване може да бъде изпълнено в съответствие с разпоредбите на ИКАО и ЕС. Отношението ACR/PCR е актуализирана методика на класификационното число на въздухоплавателното средство (ACN) и класификационното число на настилката (PCN). Считано от ноември 2024 г., методиката за оценка и докладване на носещата способност на настилката на летателна площадка ще се изразява като отношение между класификационната оценка на въздухоплавателното средство и класификационната оценка на настилката (ACR/PCR), вместо като отношение между класификационното число на въздухоплавателното средство и класификационното число на настилката (ACN/PCN). Методът беше одобрен от оперативната група на ИКАО за проектиране и експлоатация на летищата (ADOP) и от юли 2020 г. е новата система на ИКАО за оценка на настилката. Националната документация и националните особености на проектиране ще бъдат адаптирани в рамките на преходен период между 2020 г. и 2024 г.
14	Оборудване за сняг и лед на пистата за излитане и кацане и продукти за отстраняване на лед	Складова оградена площ от 180 m^2.	
15	Категория „Спасителни действия при пожар и катастрофа“	Съоръжение със стоманена рамка или зидани стени (минимум 200 m^2 със закрито пространство с площ 98 m^2), в което са поместени превозни средства за спасителни и противопожарни действия.	

([1]) Методиката на класификационното число на настилката (PCN) беше заменена от класификационна оценка на покритието (PCR). PCN остава валидно по време на преходния етап до 2024 г.

([2]) Методиката на класификационното число на въздухоплавателното средство (ACN) беше заменена от класификационна оценка на въздухоплавателното средство (ACR). ACN остава валидно по време на преходния етап до 2024 г.

Таблица 2

Морски пристанища

№	Изискване във връзка с двойната употреба	Същност на изискването във връзка с двойната употреба	Забележка
1	Период на експлоатация на морско пристанище	Изграждане или разширяване на инфраструктурата за достъп до мултимодална транспортна мрежа и оборудване, които позволяват експлоатация в режим 24/7 при всякакви метеорологични условия.	Тук са включени капацитет за разбиване на лед и оборудване за отстраняване на сняг в пристанище. Не са включени сгради, складови съоръжения, кранове, транспортьори и други устройства за преместване на товари, както и подвижна техника, напр. локомотиви. Действията не трябва избирателно да дават предимство на конкретен оператор или група от оператори, а трябва да са достъпни на недискриминационна основа.
2	Брой на котвените стоянки	3	Котвените стоянки трябва да бъдат във водите на пристанище, както е определено в географските данни на военните изисквания. Не е задължително котвените стоянки да бъдат разположени една до друга.
3	Широчина	32 m	Вход към морското пристанище.
4	Допустимо газене на приеманите кораби	Минимум 12 m при средното нивото на отлива.	Вход към морското пристанище.
5	Дълбочина на пристанището	Минимум 12 m, препоръчва се 14 m, за да се осигури запас на газене от 2 m. Определя се във всяка държава членка, където дълбочина на пристанището от 12 m би могла да е достатъчна. 1 m запас на газене може да бъде достатъчен в пристанищата без приливно-отливни ефекти.	Вход към морското пристанище.
6	Дължина на котвената стоянка	Минимум 310 m и до 340 m на кораб.	
7	Широчина на котвените стоянки на пристанището	Минимум 32 m	За кораби от категорията „големи/средни“ на котвена стоянка.
8	Вид на котвените стоянки на пристанището	Следва да приемат следните видове кораби: баржи, кораби за конвенционални товари, контейнеровози, пътнически кораби, ро-ро, танкери.	
9	Газене при котвената стоянка	Минимум 12 m, препоръчително 14 m. Определя се във всяка държава членка, където газене при котвената стоянка от 12 m би било достатъчно.	Необходимо за кораби от категория „големи“ и за много големи ро-ро кораби.
10	Възможности за разтоварване	2 кораба едновременно.	
11	Брой на коловозите/точките за претоварване	3.	Брой на необходимите точки за претоварване.

Таблица 3

Железопътни линии

№	Изискване във връзка с двойната употреба	Същност на изискването във връзка с двойната употреба	Забележка
1	Период на експлоатация на точките за претоварване	Изграждане или разширяване на инфраструктурата за достъп до мултимодална транспортна мрежа и оборудване, които позволяват експлоатация в режим 24/7 при всякакви метеорологични условия.	
2	Активи на пътническия железопътен транспорт	Инфраструктура, която е в състояние да обслужва пътнически вагони (т.е. подходяща за превоз на пътници), включително двуетажни вагони, всеки един от които може да превозва минимум 80 пътника; минимален брой вагони на ден: 6 броя.	
3	Железопътни гари	Перонна инфраструктура, която може да обслужва 3—4 влака (10 x двуетажни или еквивалентни вагона) на гара на ден (5000 пътника на ден на гара).	
4	Операции в точките за претоварване	Инфраструктура, която може да обслужва едновременно най-малко 3 товарни влака на терминали.	Оборудването, превозвано с влак, ще бъде предмет на внимателно планиране на товара и пътуването, за да се гарантира съответствие с междурелсието, инфраструктурата, маршрутите и тунелите в държавата членка.
5	Наличие на електрозахранваща система	Постоянна, с резервна система, независимо от източника на енергия.	Отнася се за резервни системи за гари или съоръжения за мултимодална обработка.
6	Биполяризация	Да, за достъпа.	Отнася се за системи за безопасност и системи за установяване на наличието на влак въз основа на релсови електрически вериги и, ако точката за претоварване позволява един или повече коловози на многолинейни трасета да се използват в двете посоки, дали става въпрос за редовна или извънредна употреба.
7	Възможност за осветяване	Възможност за осветяване в режим 24/7 на гари и терминали	
8	Междурелсие	Междурелсието от 1 435 mm е идеално като стандарт за непрекъсната паневропейска железопътна мрежа и много желателно за военната мобилност. Междурелсия от 1 520/1 524 mm и 1 668 mm са допустими, когато използването им носи ясни предимства както за гражданския, така и за военния сектор.	
9	Товарен габарит	Препоръчва се стандартът GC Определя се във всяка държава членка, където би бил достатъчен друг товарен габарит, обхващащ P-400 и отговарящ на TCOC.	Товарен габарит за големи контейнери. GC отговаря на стандарт P-400 на Международния съюз на железниците (UIC).

10	Максимална височина на товара	4,5 m	В тази стойност е включен резерв за безопасност.
11	Максимална широчина на товара	3,15 m при нормални обстоятелства. До 3,75 m при извънредни обстоятелства, когато са налице ясни предимства за гражданската употреба и са спазени ТСОС.	Желателната широчина за целите на военната мобилност е 4,5 m.
12	Максимална дължина на товара	18,75 m	
13	Натоварване на ос на железопътното возило в тонове	Минимум 22,5 t/ос в основната TEN-T; препоръчана стойност 25 t/ос.	Изискването по отношение на товароносимостта на ос за основната TEN-T, включително за мостове, е минимум 22,5 t/ос. Отбелязва се, че модернизиране с цел повишаване на товароносимостта на ос до минимум 25 t/ос може да е от полза за гражданската и военната мобилност. Понастоящем нуждите на военната мобилност са на границата на допустимата обща маса.
14	Максимална дължина на влака	Минимум 740 m	В Регламент (ЕС) 1315/2013 на Европейския парламент и на Съвета [1] има изискване за способност за обслужване на влакове с дължина най-малко 740 m. Дължината на движещ се влак се променя (например при забавяне или ускоряване). Поради това изискването във връзка с двойната употреба е в съответствие с изискванията за целите на военната мобилност.
15	Странични коловози	Минимум 3, всеки с минимална дължина ≥ 300 m.	Могат да са в близост до терминалите или в самите терминали.

[1] Регламент (ЕС) № 1315/2013 на Европейския парламент и на Съвета от 11 декември 2013 г. относно насоките на Съюза за развитието на трансевропейската транспортна мрежа и за отмяна на Решение № 661/2010/ЕС (ОВ L 348, 20.12.2013 г., стр. 1).

Таблица 4

Автомобилни пътища

№	Изискване във връзка с двойната употреба	Същност на изискването във връзка с двойната употреба	Забележка
1	Класификация на пътя	единична лента: 3,5 m—5,5 m; с едно платно 5,5 m – 7,3 m; с две платна ≥ 7,3 m	С едно платно — отделни превозни средства преминават или пътуват в обратна посока в определени точки/зони — отделни превозни средства преминават или пътуват в обратна посока в определени точки/зони. С две платна — две колони превозни средства, движещи се едновременно, и поне две ленти на ширина (в идеалния случай не по-тесен от 8,2 m). Не се вземат предвид проекти, при които аварийните ленти се използват като допълнителни ленти.
2	Видове пътища	Вид X — подходящ за всякакво време и добре поддържан път, който може да се използва целогодишно на максимален капацитет.	За целите на военната мобилност се предпочитат пътища от вид X, с водонепроницаема повърхност, която принципно не се влияе от валежи или промени в температурата.

3	Допустими общи тегла при използване на пътя	130 t	Това изискване не означава, че по пътя могат свободно да се движат превозни средства с обща маса 130 t. То означава, че пътната повърхност трябва да е в състояние да издържа на спорадични движения или превози на свръхтежка военна техника. Затова ограничението от 44 t за граждански цели (посочено в Директива 96/53/ЕО на Съвета ([1]) следва да позволява спорадични движения на свръхтежки превози до 130 t с максимално натоварване на ос 12,23 t/ос. Такива спорадични движения (военни и граждански) най-вероятно се нуждаят от специални разрешения или освобождавания, както и от подходящи мерки за смекчаване на риска, които се определят за тези изключителни случаи от държавите членки.
4	Допустими общи тегла при използване на мост	130 t	Това изискване не означава, че по пътя могат свободно да се движат превозни средства с обща маса 130 t. То означава, че мостът трябва да е в състояние да издържа на спорадични движения или превози на свръхтежка военна техника. Такива спорадични движения (военни и граждански) най-вероятно се нуждаят от специални разрешения или освобождавания, както и от подходящи мерки за смекчаване на риска, които се определят за тези изключителни случаи от държавите членки. Мостовете трябва да позволяват преминаването на обща маса от 130 t с максимално натоварване на ос 12,23 t/ос (съгласно Директива 96/53/ЕО се допускат до 11,5 t/ос с изключение на Франция, където се допускат до 13 t/ос). Когато отделно превозно средство е с маса 130 t, трябва да се гарантира, че за използването на моста са взети подходящи мерки за смекчаване на риска като намаляване на скоростта, увеличаване на дистанцията до други превозни средства и ако е необходимо, единично преминаване през моста. Автомобилните мостове са проектирани да издържат тежестта на напълно натоварени превозни средства на всяко платно във всяка от лентите за движение. Поради това, ако даден мост е проектиран да издържа в даден момент товара на множество камиони с маса 44 t всеки, той трябва също да може да издържи спорадичното преминаване на обща маса от 130 t, ако са взети подходящи смекчаващи мерки относно скоростта, дистанцията между превозните средства и разстоянието между осите.

5	Максимална височина на товара	4,5 m Ограниченията в тунелите трябва да се вземат предвид при планирането на маршрутите, особено за превозни средства с товарни платформи, ремаркета или опасни товари. Определя се във всяка държава членка, където е приложима стойността от 4,5 m.	Тази стойност включва съвкупната височина на товарната платформа на превозното средство и товара, както и резервно разстояние за безопасност. Директива 96/53/ЕО допуска височина на превозното средство до 4 m. С разрешение за извънгабаритен превоз е възможна височина от 4,5 m (4,35 m обща височина на превозното средство и товара + 0,15 m за компенсация на разлики, дължащи се на окачването и движението на превозното средство).
6	Максимална широчина на товара	4,5 m	Както е посочено в Директива 96/53/ЕО, максималната широчина на разрешено превозно средство е 2,55 m. Типичната широчина, необходима за военни превози, е 3,5 m за колесни превозни средства и 4,5 m за гъсенични. Такива спорадични движения (военни и граждански) най-вероятно се нуждаят от специални разрешения или освобождавания, както и от подходящи мерки за смекчаване на риска, които се определят за тези изключителни случаи от държавите членки.
7	Максимална дължина на товара	18,75 m до 27,5 m	Максималната дължина на превозното средство е 18,75 m и може да бъде увеличена до 25,03 m, когато инфраструктурата го позволява. По-дълги превозни средства могат да се допускат в движение, ако са получили разрешение за извънгабаритен превоз. За товари с тегло над 130 t принципно се изисква състав от влекач с 8 колела на 4 оси и ремарке с 8 оси. В повечето случаи за целите на двойната употреба е достатъчно обикновено полуремарке с 8 оси. Когато обаче практически съображения (например височина на преминаване под мост) налагат използването на ниско разположено ремарке, то трябва да бъде полуремарке от тип 3-bed-5 (3-оси/платформа/5-оси), чиято дължина е около 22,5 m. Общата дължина на състав, образуван от влекач с 8 колела на 4 оси и прикачено към него такова ремарке, е около 27 m. Използването на ремаркета с ниско разположена платформа има предимства по отношение на допълнителния резерв от височина при мостове и надлези, и тъй като натоварването на ос на по-дълго превозно средство се разпределя върху по-голяма площ, по-този начин се намалява също натоварването в отделните точки на мостове и надлези. Повечето държави членки вече приемат превозни средства с дължина 27,5 m в рамките на разрешенията за извънгабаритен превоз, които издават.
8	Радиус на завоя за превози на тежко оборудване	12,5 m до 15,5 m. Определя се във всяка държава членка.	Съгласно изискването на Директива 96/53/ЕО пътните превозни средства трябва да са в състояние да завиват по дъга с външен радиус 12,5 m.

([1]) Директива 96/53/ЕО на Съвета от 25 юли 1996 г. относно максимално допустимите размери в националния и международен трафик на някои пътни превозни средства, които се движат на територията на Общността, както и максимално допустимите маси в международния трафик (ОВ L 235, 17.9.1996 г., стр. 59).

Таблица 5

Вътрешни водни пътища

№	Изискване във връзка с двойната употреба	Същност на изискването във връзка с двойната употреба	Забележка
1	Шлюзове	В съответствие със стандартите от „Синята книга“ на ИКЕ на ООН ([1])	
2	Дълбочина на газенето	В съответствие със стандартите от „Синята книга“ на ИКЕ на ООН ([2])	
3	Котвена стоянка	2	Брой на котвените стоянки
4	Възможности за разтоварване	2 шлепа едновременно	
5	Пространство за преминаване под мостове	3,5 m	В съответствие с Регламент (ЕС) № 1315/2013.

([1]) Инвентаризация на основните стандарти и параметри на мрежата от водни пътища „Е“ под наименованието „Синята книга“ (ECE/TRANS/SC.3/144/Rev.3.), на Икономическата комисия за Европа на Организацията на обединените нации. Изискването във връзка с двойната употреба следва да се разбира в контекста на посочения документ.

([2]) Пак там.

Таблица 6

Мултимодална обработка на оборудване (автомобилни, железопътни, морски и вътрешноводни маршрути)

№	Изискване във връзка с двойната употреба	Същност на изискването във връзка с двойната употреба	Забележка
1	Свързване на възела	Изисква се за морски пристанища/летища/вътрешни водни пътища/железопътни точки за претоварване/главни пътища, а когато е необходимо, също и с точки за непосредствено претоварване между две мултимодални превозни средства.	
2	Рампи за товарене и оборудване за обработка/капацитет за паркиране	Достатъчен брой (неподвижни) товарни рампи, които могат да приемат товари до 100 t и превозни средства до 120 t, включително основни бойни танкове с максимално натоварване на ос 12,23 t/ос (автомобилен превоз) и минимум 22,5 t/ос (железопътен превоз). Оборудване за обработка, специфично за мултимодалните възли (железопътен и въздушен превоз, морски пристанища (ло-ло/ро-ро) и вътрешни водни пътища). Капацитет за едновременно паркиране на подвижен железопътен състав и общи товари. Действия, свързани с неподвижна инфраструктура, подпомагаща придвижването на средства за автомобилен, железопътен, морски и вътрешноводен превоз в мултимодални съоръжения за обработка на оборудване.	Подходящи за товарни контейнери, които отговарят на определението съгласно стандарт ISO 1496-1:2013, серия 1. Автомобилните рампи следва да позволяват обработка на контейнери, тежко оборудване и общи товари. Изключени са сгради, складови съоръжения, кранове, транспортьори и други устройства за преместване на товари, както и подвижна техника, например локомотиви. Действията не трябва избирателно да дават предимство на конкретен оператор или група от оператори, а трябва да са достъпни на недискриминационна основа.

Таблица 7

Киберсигурност

№	Изискване във връзка с двойната употреба	Същност на изискването във връзка с двойната употреба	Забележка
1	Киберсигурност	Оборудване, решения и системи за киберсигурност, свързани пряко с предложения за проекти във връзка с устойчивостта на инфраструктурата за двойна употреба, когато е уместно.	