A BIZOTTSÁG (EU) 2021/1328 VÉGREHAJTÁSI RENDELETE

(2021. augusztus 10.)

az (EU) 2021/1153 európai parlamenti és tanácsi rendelet értelmében a kettős felhasználású infrastruktúrával kapcsolatos intézkedések egyes kategóriáira alkalmazandó infrastrukturális követelmények meghatározásáról

AZ EURÓPAI BIZOTTSÁG,

tekintettel az Európai Unió működéséről szóló szerződésre,

Tekintettel az Európai Hálózatfinanszírozási Eszköz létrehozásáról, valamint az 1316/2013/EU és a 283/2014/EU rendelet hatályon kívül helyezéséről szóló, 2021. július 7-i (EU) 2021/1153 európai parlamenti és tanácsi rendeletre ([1]) és különösen annak 12. cikke (2) bekezdésére,

mivel:

(1) Az Európai Hálózatfinanszírozási Eszköz egyik konkrét célkitűzése, hogy a transzeurópai közlekedési hálózat egyes részeit alkalmassá tegye a közlekedési infrastruktúra kettős felhasználására, javítva ezzel mind a polgári, mind a katonai mobilitást. A transzeurópai közlekedési hálózatnak a kettős felhasználású közlekedési infrastruktúra követelményeihez való hozzáigazítása érdekében a transzeurópai közlekedési hálózat katonai szállításra alkalmas új vagy meglévő részeit támogató intézkedések vagy valamely intézkedés keretében végzett konkrét tevékenységek bizonyos feltételek mellett uniós pénzügyi támogatásban részesülhetnek az (EU) 2021/1153 rendelet alapján.

(2) Meg kell határozni a kettős felhasználású infrastruktúrát érintő intézkedések bizonyos kategóriáira alkalmazandó, közlekedési infrastruktúrára vonatkozó követelményeket. A kettős felhasználású közlekedési infrastruktúrára vonatkozó követelményeknek az aktualizált katonai követelményekben ([2]) és a hiányelemzésben ([3]) foglalt információkon kell alapulniuk; meghatározásukkor figyelembe kell venni az európai és nemzetközi közlekedési szövetségek képviselőivel folytatott konzultációk eredményeit is.

(3) A kettős felhasználást érintő követelményeknek a közlekedési infrastrukturális projektek tekintetében általános műszaki értékeket és normákat kell képviselniük, amelyeket figyelembe kell venni az (EU) 2021/1153 rendelet szerinti intézkedéseket érintően, hozzájárulva a TEN-T törzshálózat vagy az átfogó hálózatok kiigazításához az infrastruktúra polgári és védelmi célú kettős felhasználásának lehetővé tétele céljából,

(4) Az e rendeletben előírt intézkedések összhangban vannak az (EU) 2021/1153 rendelettel létrehozott, az Európai Hálózatfinanszírozási Eszköz koordinációs bizottságának véleményével,

ELFOGADTA EZT A RENDELETET:

1. cikk

Az (EU) 2021/1153 rendelet 12. cikkének (2) bekezdésében előírt, a közlekedési infrastruktúrára vonatkozó követelményeket a melléklet határozza meg.

2. cikk

Ez a rendelet az *Európai Unió Hivatalos Lapjában* való kihirdetését követő huszadik napon lép hatályba.

([1]) HL L 249., 2021.7.14., 38. o.

([2]) A katonai mobilitásra vonatkozó katonai követelmények az EU-n belül és kívül (ST 11373/19; 2019. július 19.).

([3]) „Katonai követelmények és a transzeurópai közlekedési hálózat: hiányelemzés (SWD(2019) 175 final)”, valamint „Katonai követelmények és a transzeurópai közlekedési hálózat követelményei: aktualizált hiányelemzés” (SWD(2020) 144 final).

Ez a rendelet teljes egészében kötelező és közvetlenül alkalmazandó valamennyi tagállamban.

Kelt Brüsszelben, 2021. augusztus 10-én.

a Bizottság részéről
az elnök
Ursula VON DER LEYEN

MELLÉKLET

1. táblázat

Repülőterek és légiforgalmi szolgáltatás

Szám	Kettős felhasználási követelmény	Kettős felhasználási feltétel	Megjegyzés
1	Üzemeltetési időszakok	Infrastruktúra és a multimodális közlekedéshez és berendezésekhez való csatlakozások építése vagy bővítése, amely lehetővé teszi műveletek végzését minden nap/24 órában/éjjel/nappal//bármely időjárási körülmények között.	Magában foglal üzemanyag-ellátáshoz szükséges vasúti és csővezeték-összeköttetéseket (katonai és polgári légi járművekhez szállítandó üzemanyag szerint).
2	Alapszolgáltatás minden nap/24 órában	Műveleti képesség éjjel/nappal//bármely időjárási körülmények között.	
3	Légiforgalmi irányítás	Légiforgalom-irányítási infrastruktúra, elegendő kapacitással a repülőtér nappali és éjszakai műveleteinek irányítására.	Az ICAO és az EU szabályozás, valamint az EUROCONTROL CUMA iránymutatásai szerint.
4	Légi eszközök/nap	A kiszolgálás infrastruktúra-kapacitása: Légi jármű/nap: legalább 6/nap. Széles testű légi járművek elhelyezése: egyidejűleg legfeljebb 4 állóhely a forgalmi előtérben.	
5	Futópálya hosszúsága	Minimumkövetelmény: 3 000 m. Ajánlott: 3 500 m. Minden olyan tagállamban meghatározandó, ahol elegendő lenne a 2 800 m futópálya-hosszúság.	Alkalmas stratégiai légi járművekhez, valamint az A330/A400M/IL76/B747/An225/C5/C17 sorozatszámú légi járművekhez.
6	Futópálya szélessége	45 m-től 60 m-ig. Azon tagállamok által meghatározandó, ahol 60 m a szükséges szélesség.	Alkalmas stratégiai légi járművekhez, valamint az A330/A400M/IL76/B747/An225/C5/C17 sorozatszámú légi járművekhez.
7	Futópálya felülete	Lehet merev vagy rugalmas. Minden olyan tagállamban meghatározandó, ahol a futópálya utolsó 150 méterének merevnek kell lennie a sugárhajtóműből kiáramló gázok hatásának való ellenállás érdekében.	
8	Gurulóút	Szélesség: 22,5 m, lehet merev vagy rugalmas.	
9	Futópálya-burkolat szilárdsága	Stratégiai széles testű légi járművek számára alkalmas	Ez a követelmény az ICAO és az EU szabályozással összhangban teljesíthető.
10	Forgalmi előtér hosszúsága	Legalább 190 m.	
11	Forgalmi előtér szélessége	Legalább 350 m.	

12	Forgalmi előtér kapacitása	66 500 m^2.	
13	Forgalmi előtér burkolatosztályozási száma (PCN) ([1])	A légijármű-osztályozási számhoz igazítva (ACN) ([2]), melyet az ágyazat típusa határoz meg.	Az ACR olyan egységérték, mely egy légi jármű burkolatra gyakorolt relatív hatását fejezi ki adott ágyazati szilárdság mellett, jelezve a burkolat vastagságát (mely annak PCR-jével mérhető). Ez a követelmény az ICAO és az EU szabályozással összhangban teljesíthető. Az ACR/PCR közötti viszony meghatározásának módszertana az ACN/PCN közötti viszony meghatározásának új változata. 2024 novemberétől a repülőtéri burkolat teherbíró képességének értékelésére és jelentésére vonatkozó módszertan a légijármű-osztályozási érték és burkolatosztályozási érték (ACR/PCR) közötti viszonyra összpontosít a légijármű-osztályozási szám és burkolatosztályozási szám (ACN/PCN) közötti viszony helyett. A módszert a repülőterek kialakításával és működésével foglalkozó ICAO-bizottság (ADOP) hagyta jóvá, és 2020 júliusa óta az ICAO ezt az új burkolatbesorolási rendszert használja. A nemzeti dokumentációk és a formai jellemzők kiigazítására a 2020 és 2024 közötti átmeneti időszakban kerül sor.
14	Futópálya hó- és jégeltakarító eszközök és fagymentesítő termékek	180 m^2-es zárt tárolóterület.	
15	Baleseti mentés és tűzoltás (kategória)	Acélszerkezetes vagy falazott építmény tárolóval (legalább 200 m^2, melyből 98 m^2 belső tér) baleseti mentőjárművek és tűzoltó járművek tárolására.	

([1]) A burkolatosztályozási szám (PCN) módszertana helyébe a burkolatosztályozási érték (PCR) lépett. A PCN átmeneti időszakra, 2024-ig marad érvényben.

([2]) A légijármű-osztályozási szám (ACN) módszertana helyébe a légijármű-osztályozási érték (ACR) lépett. Az ACN átmeneti időszakra, 2024-ig marad érvényben.

2. táblázat

Tengeri kikötők

Szám	Kettős felhasználási követelmény	Kettős felhasználási feltétel	Megjegyzés
1	Tengeri kikötő üzemeltetési időszaka	Infrastruktúra építése vagy bővítése a multimodális közlekedési hálózathoz való hozzáférés érdekében, valamint olyan berendezések, amelyek lehetővé teszik az üzemeltetést minden nap/24 órában/bármely időjárási körülmények között.	Magában foglal jégtörő kapacitást és kikötői hóeltakarító berendezéseket. Nem tartoznak ide épületek, tároló- és raktárlétesítmények, daruk, szállítószalagok és egyéb, árumozgatást szolgáló eszközök, valamint mozgó eszközök, például mozdony. Az intézkedéseknek, melyek nem biztosíthatnak szelektív előnyt valamely gazdasági szereplőnek vagy gazdálkodói csoportnak, megkülönböztetésmentesen hozzáférhetőknek kell lenniük.
2	Horgonyzóhelyek száma	3.	A horgonyzóhelyeknek kikötőn belül kell elhelyezkedniük, amint azt a katonai követelményekben foglalt földrajzi adatok meghatározzák. A horgonyzóhelyeknek nem kell feltétlenül egymás mellett elhelyezkedniük.
3	Szélesség	32 m.	Tengeri kikötőbe való belépéskor.
4	Megengedett merülés	Legalább 12 m átlagos alacsony vízszintnél.	Tengeri kikötőbe való belépéskor.
5	Kikötői vízmélység	Legalább 12 m, de ajánlott a 14 m, ami 2 méteres biztonsági ráhagyást tesz lehetővé. Minden olyan tagállamban meghatározandó, ahol elegendő lenne a 12 m kikötői vízmélység. Árapályhatás nélküli kikötőkben elegendő lehet az 1 méteres biztonsági ráhagyás.	Tengeri kikötőbe való belépéskor.
6	Horgonyzóhely hosszúsága	Hajónként legalább 310 m és legfeljebb 340 m.	
7	Kikötői horgonyzóhely szélessége	Legalább 32 m.	Horgonyzó nagy/közepes hajók kategóriája esetében.
8	Kikötői horgonyzóhely típusa	A következő hajótípusokat kell figyelembe venni: uszály, darabáru-rakományt szállító hajó, konténerszállító hajó, utasszállító hajó, ro-ro hajó, tartályhajó.	
9	Horgonyzóhely vízmélysége	Legalább 12 m, ajánlott 14 m. Minden olyan tagállamban meghatározandó, ahol elegendő lenne a horgonyzóhely 12 m vízmélysége.	A nagy hajók kategóriája és a nagyon nagy ro-ro hajók esetében szükséges.
10	Rakodási kapacitás	Egyidejűleg 2 hajó.	
11	Rakodóvágányok/ rakodópontok száma	3.	A szükséges rakodópontok száma.

3. táblázat

Vasút

Szám	Kettős felhasználási követelmény	Kettős felhasználási feltétel	Megjegyzés
1	Rakodópont üzemeltetési időszaka	Infrastruktúra építése vagy bővítése a multimodális közlekedési hálózathoz való hozzáférés érdekében, valamint olyan berendezések, amelyek lehetővé teszik az üzemeltetést minden nap/24 órában/bármely időjárási körülmények között.	
2	Vasúti utasszállító járművek	Vasúti utasszállító (személyszállításra alkalmas) kocsikat kezelő infrastruktúra, beleértve a kétszintes, egyenként legalább 80 férőhelyes kocsikat is; minimális kocsiszám: 6 kocsi/nap.	
3	Vasútállomások	3–4 vonat/nap (10 kétszintes kocsi vagy ezzel egyenértékű mennyiség) fogadására alkalmas peroninfrastruktúra állomásonként (5000 fő/nap/állomás).	
4	Rakodóponti műveletek	Olyan infrastruktúra, amely képes legalább három tehervonat egyidejű kezelésére a terminálon.	A vasúton szállított berendezések terhelési és menetviszonyait gondosan megtervezik, hogy biztosítva legyen a megfelelés az adott tagállamban rendelkezésre álló nyomtávval, infrastruktúrával, útvonalakkal és alagutakkal.
5	A villamosítási rendszer rendelkezésre állása	Állandó rendelkezésre állás tartalékrendszerrel, energiaforrástól függetlenül.	Az állomások vagy a multimodális kezelés tartalékrendszereire vonatkozik.
6	Bipolarizálás	Szükséges feltétel.	A vágányokon lévő vonatokat észlelő biztonsági rendszerekre és sínáramkörökre vonatkozik, és meghatározza, hogy többvágányú vasútvonal esetében a rakodópont lehetővé teszi-e egy vagy több vágány mindkét irányban történő üzemeltetését, akár rendszeres, akár vészhelyzetben történő használat céljából.
7	Világítás rendelkezésre állása	Világítási képesség állomásokon és terminálokon minden nap/24 órában.	
8	Nyomtáv	1 435 mm. Ideális a szabványos összeurópai vasúthálózat, és rendkívül előnyös a katonai mobilitás szempontjából. Olyan esetekben, amikor egyértelműen előnyös mind a polgári, mind a katonai ágazat számára, elfogadható az 1 520/1 524 mm és 1 668 mm vasúti nyomtáv is.	
9	Rakszelvény	GC-szabvány ajánlott. Minden olyan tagállamban meghatározandó, ahol elegendő lenne ettől eltérő, de a vasúti ÁME-kkel összhangban lévő, és az UIC P-400 szabványnak is megfelelő rakszelvény.	Nagy konténer rakszelvénye. A GC megfelel az UIC P-400 szabványnak.

10	Rakomány legnagyobb magassága	4,5 m.	Ez az érték biztonsági ráhagyást is tartalmaz.
11	Rakomány legnagyobb magassága	3,15 m normál körülmények között. Kivételes esetekben legfeljebb 3,75 m, amennyiben ez egyértelműen előnyös a polgári ágazat szempontjából, és az ÁME-ket betartják.	A katonai mobilitás esetében a kívánt szélesség legfeljebb 4,5 m lenne.
12	Rakomány legnagyobb hosszúsága	18,75 m.	
13	Sín teherbírása, tengelyterhelés (tonnában)	Legalább 22,5 t/tengely a TEN-T törzshálózatán; ajánlott 25 t/tengely.	A TEN-T törzshálózati tengelyterhelés – beleértve a hidakat is – legalább 22,5 t/tengely. Megjegyzendő, hogy a tengelyterhelés legalább 25 t/tengely mértékre történő emelése előnyös volna mind a polgári, mind a katonai mobilitás szempontjából. A katonai mobilitási eszközök bruttó tömege jelenleg gyakran eléri és meghaladja a határértéket.
14	Vonat legnagyobb hosszúsága	Legalább 740 m.	Az 1315/2013/EU európai parlamenti és tanácsi rendelet [1] legalább 740 m hosszú vonatok üzemeltetésére vonatkozó kapacitást ír elő. A mozgó vonat hosszúsága változó (pl. más fékezéskor és más gyorsításkor). A kettős felhasználási követelmény ezért megfelel a katonai követelményeknek.
15	Mellékvágányok	Legalább 3, egyenként legalább 300 m-es vágány.	Lehetnek a terminál közelében vagy azon belül.

[1] Az Európai Parlament és a Tanács 1315/2013/EU rendelete (2013. december 11.) a transzeurópai közlekedési hálózat fejlesztésére vonatkozó uniós iránymutatásokról és a 661/2010/EU határozat hatályon kívül helyezéséről (HL L 348., 2013.12.20., 1. o.).

4. táblázat

Közutak

Szám	Kettős felhasználási követelmény	Kettős felhasználási feltétel	Megjegyzés
1	Közutak besorolása	Egypályás út: 3,5 m–5,5 m egy forgalmi sávos 5,5 m–7,3 m két forgalmi sávos ≥ 7,3 m.	Egy forgalmi sávos út – az út meghatározott pontjain/szakaszain az egyes járművek megelőzhetik egymást vagy egymással ellenkező irányban haladhatnak. Két forgalmi sávos út – az úton, mely legalább két sáv széles (ideális esetben nem keskenyebb 8,2 m-nél), egyidejűleg két járműoszlop halad. A leállósávokat teljes értékű sávként kezelő projektek ki vannak zárva.
2	Útvonaltípusok	X típus – bármely időjárási körülmények között megfelelő, karbantartott út, melynek teljes kapacitása egész évben kihasználható.	Katonai mobilitás szempontjából az X típust részesítik előnyben, melynél a vízálló felület minőségét általában nem befolyásolja a csapadék vagy a hőmérséklet-változás.

3	Bruttó tömeg közutak esetében	130 t.	A 130 tonnás korlát nem jelenti a 130 t bruttó tömegű járművek szabad forgalmát. Ez a kettős felhasználási követelmény az útfelületek azon képességére vonatkozik, hogy alkalmi jelleggel ellenállnak túlsúlyos katonai eszközök rajtuk történő haladásának vagy szállításának. Ezért a polgári közlekedésre vonatkozó 44 tonnás korlátozásnak (miként az a 96/53/EK tanácsi irányelvben [1] szerepel) lehetővé kell tennie a legfeljebb 130 t tömegű, 12,23 t/tengely maximális tengelyterhelésű szállítóeszközök alkalmi mozgását. Az ilyen (katonai és polgári) alkalmi mozgásokhoz nagy valószínűséggel különleges engedélyekre vagy mentességekre, valamint megfelelő kockázatcsökkentő intézkedésekre van szükség, amelyeket az adott tagállam kivételes jelleggel határoz meg.
4	Bruttó tömeg hidak esetében	130 t.	A 130 tonnás korlát nem jelenti a 130 t bruttó tömegű járművek szabad forgalmát. Ez a kettős felhasználási követelmény a hidak azon képességére vonatkozik, hogy alkalmi jelleggel ellenállnak túlsúlyos katonai eszközök rajtuk történő haladásának vagy szállításának. Az ilyen (katonai és polgári) alkalmi mozgásokhoz nagy valószínűséggel különleges engedélyekre vagy mentességekre, valamint megfelelő kockázatcsökkentő intézkedésekre van szükség, amelyeket az adott tagállam kivételes jelleggel határoz meg. Hidak esetében 130 t bruttó tömeget kell lehetővé tenni 12,23 t/tengely maximális tengelyterhelés mellett (a 96/53/EK irányelv legfeljebb 11,5 t/tengely terhelést tesz lehetővé, kivéve Franciaországban, ahol ez az érték 13 t/tengely). Azokban az esetekben, amikor egyetlen jármű tömege 130 t, biztosítani kell olyan megfelelő kockázatcsökkentő intézkedések alkalmazását, mint a sebességkorlátozás, a más járművektől való távolságtartás, illetve szükség esetén egyetlen forgalmi sáv kialakítása a híd használata során. A közúti hidakat úgy tervezték, hogy teljes hosszúságukban, az összes forgalmi sávon ellenálljanak a maximális terhelésű járműveknek. Ezért ha egy híd képes egyidejűleg több 44 tonnás tömegű tehergépkocsit kiszolgálni, alkalmanként képesnek kell lennie kiszolgálni egy 130 t teljes bruttó tömegű eszközt, megfelelő kockázatcsökkentő intézkedések, például a sebességkorlátozás, a járművek közötti távolságtartás és a kellő tengelytávolság biztosítása mellett.

5	Rakomány legnagyobb magassága	4,5 m. Az útvonaltervezés során figyelembe kell venni az alagutakkal kapcsolatos korlátozásokat, különösen a platós járművek, a pótkocsik és a veszélyes áruk esetében. Minden tagállamban meghatározandó, ahol és amennyiben 4,5 m alkalmazandó.	Ez az érték a következőkből adódik össze: a jármű rakodófelületének magassága, a rakomány magassága és felül egy biztonsági ráhagyás. A 96/53/EK irányelv legfeljebb 4 méteres járműmagasságot engedélyez. Kivételes szállítási engedély birtokában lehetséges 4,5 m magasság is (4,35 m szállítási magasság + 0,15 m ráhagyás a felfüggesztés és a jármű mozgása számára).
6	Rakomány legnagyobb szélessége	4,5 m.	A 96/53/EK irányelvben foglaltak szerint az engedélyezett jármű legnagyobb szélessége 2,55 m. Katonai szállítás esetén a jellemző szélesség kerekes járműveknél 3,5 m, lánctalpas járműveknél 4,5 m. Az ilyen (katonai és polgári) alkalmi mozgásokhoz nagy valószínűséggel különleges engedélyekre vagy mentességekre, valamint megfelelő kockázatcsökkentő intézkedésekre van szükség, amelyeket az adott tagállam kivételes jelleggel határoz meg.
7	Rakomány legnagyobb hosszúsága	18,75 m-től 27,5 m-ig.	A jármű maximális hosszúsága 18,75 m, amely 25,03 m-re növelhető, ha ezt az infrastruktúra fejlesztése lehetővé teszi. Kivételes szállítási engedély birtokában hosszabb járművek közlekedése is engedélyezhető. A 130 t-nál nagyobb tömegű rakomány szállításához általában nyolckerekes, négytengelyes vontató + nyolctengelyes pótkocsi kombinációja szükséges. Kettős felhasználás céljából a legtöbb esetben egy hagyományos nyolctengelyes félpótkocsi is elegendő. Ha azonban gyakorlati okok (pl. hidak alatti szabad magasság) miatt alacsony platójú pótkocsit írnak elő, akkor ez szükségszerűen egy három+öttengelyes, kb. 22,5 m hosszú félpótkocsi lesz. Ha ezt nyolckerekes, négytengelyes vontatóval kapcsolják össze, a járműszerelvény teljes hossza 27 m körül alakul. Az alacsony platójú pótkocsik használata előnyökkel jár a további hidak és felüljárók alatti szabad magasság tekintetében; ezenkívül mivel egy hosszabb jármű tömege nagyobb területen oszlik el, kisebb lesz a hidakra és felüljárókra nehezedő tengelyterhelés. A 27,5 m hosszúságú járműveket a tagállamok többsége már jelenleg is az általuk kibocsátott kivételes szállítási engedélyek hatálya alá tartozónak tekinti.
8	Fordulási sugár nehézberendezés-szállításnál	12,5 m-től 15,5 m-ig. Meghatározandó az egyes tagállamokban.	A 96/53/EK irányelv követelménye szerint minden közúti járműnek egy 12,50 m külső sugarú körön belül körbe kell tudni fordulnia.

([1]) A Tanács 96/53/EK irányelve (1996. július 25.) a Közösségen belül közlekedő egyes közúti járművek nemzeti és a nemzetközi forgalomban megengedett legnagyobb méreteinek, valamint a nemzetközi forgalomban megengedett legnagyobb össztömegének megállapításáról (HL L 235., 1996.9.17., 59. o.).

5. táblázat

Belvízi utak

Szám	Kettős felhasználási követelmény	Kettős felhasználási feltétel	Megjegyzés
1	Zsilipek	Az ENSZ-EGB kék könyvének ([1]) szabványaival összhangban	
2	Vízmélység	Az ENSZ-EGB kék könyvének ([2]) szabványaival összhangban	
3	Horgonyzóhely	2	Horgonyzóhelyek száma.
4	Rakodási kapacitás	Egyidejűleg 2 uszály.	
5	Hidak alatti szabad magasság	3,5 m.	Összhangban az 1315/2013/EU rendelettel.

([1]) Az ENSZ Európai Gazdasági Bizottsága: *Inventory of main standards and parameters of the E waterway network: „blue book"* (ECE/TRANS/SC.3/144/Rev.3.). A kettős felhasználásra vonatkozó követelmény ezzel a dokumentummal együtt értelmezendő.
([2]) Ugyanott.

6. táblázat

Multimodális eszközök kezelése (közúti, vasúti, tengeri és belvízi szállítás)

Szám	Kettős felhasználási követelmény	Kettős felhasználási feltétel	Megjegyzés
1	Csomópont-összeköttetések	Szükséges adott esetben tengeri kikötőkben/repülőtereken/belvízi kikötőkben/vasúti rakodópontokon/közúti fő útvonalakon, beleértve a multimodális közlekedési eszközök átrakodási pontjait is.	
2	Rakodórámpák és kezelőberendezések/ Parkolókapacitás	Elegendő számú (rögzített) rakodórámpa, amely képes 100 t rakomány és legfeljebb 120 t tömegű jármű kiszolgálására, beleértve közúti rámpák esetében a legfeljebb 12,23 t/tengely terhelésű és vasúti rámpák esetében a legalább 22,5 t/tengely terhelésű alapharckocsikat. A multimodális csomópontokkal (vasút, légi közlekedés, tengeri kikötők [lo-lo/ro-ro hajók] és belvízi utak) való összekapcsoláshoz szükséges speciális kezelő berendezések. A járművek és az általános rakomány ideiglenes tárolására alkalmas parkolókapacitás. Intézkedések a közúti, vasúti, tengeri és belvízi eszközök multimodális eszközkezelő létesítményekben történő mozgását segítő, helyhez kötött infrastruktúrára vonatkozóan.	Alkalmas az ISO 1496-1:2013 szabvány 1. sorozatának meghatározása szerinti áruszállító konténerekhez. A közúti rámpáknak képeseknek kell lenniük a konténerek, a nehéz berendezések és az általános rakomány kezelésére. Nem tartoznak ide épületek, tároló- és raktárlétesítmények, daruk, szállítószalagok és egyéb, árumozgatást szolgáló eszközök, valamint mozgó eszközök, például mozdony. Az intézkedéseknek, melyek nem biztosíthatnak szelektív előnyt valamely gazdasági szereplőnek vagy gazdálkodói csoportnak, megkülönböztetésmentesen hozzáférhetőknek kell lenniük.

7. táblázat

Kiberbiztonság

Szám	Kettős felhasználási követelmény	Kettős felhasználási feltétel	Megjegyzés
1	Kiberbiztonság	Szükség esetén olyan kiberbiztonsági berendezések, megoldások és rendszerek, melyek közvetlenül kapcsolódnak a kettős felhasználású infrastruktúra ellenálló képességének növelését célzó projektjavaslatokhoz.	