REGULAMENTO DE EXECUÇÃO (UE) 2021/1328 DA COMISSÃO

de 10 de agosto de 2021

que especifica os requisitos de infraestrutura aplicáveis a determinadas categorias de ações relativas a infraestruturas de dupla utilização nos termos do Regulamento (UE) 2021/1153 do Parlamento Europeu e do Conselho

A COMISSÃO EUROPEIA,

Tendo em conta o Tratado sobre o Funcionamento da União Europeia,

Tendo em conta o Regulamento (UE) 2021/1153 do Parlamento Europeu e do Conselho, de 7 de julho de 2021, que cria o Mecanismo Interligar a Europa e revoga os Regulamentos (UE) n.º 1316/2013 e (UE) n.º 283/2014 ([1]), nomeadamente o artigo 12.º, n.º 2,

Considerando o seguinte:

(1) Um dos objetivos específicos do Mecanismo Interligar a Europa é adaptar partes da rede transeuropeia de transportes a uma dupla utilização da infraestrutura de transportes, a fim de melhorar a mobilidade civil e militar. As ações ou atividades específicas no âmbito de uma ação, que apoiem partes, novas ou existentes, da rede transeuropeia de transportes adequadas ao transporte militar, a fim de a adaptar aos requisitos em matéria de infraestruturas de transporte de dupla utilização, são elegíveis para receber assistência financeira da União ao abrigo do Regulamento (UE) 2021/1153, em determinadas condições.

(2) Os requisitos de infraestruturas de transporte aplicáveis a determinadas categorias de ações relativas a infraestruturas de dupla utilização devem ser especificados. Os requisitos em matéria de infraestruturas de transporte de dupla utilização devem basear-se nas informações incluídas nos requisitos militares atualizados ([2]) e na análise das lacunas ([3]). Devem igualmente ser tidos em conta os resultados das consultas com os representantes das associações europeias e internacionais de transportes.

(3) Os requisitos de dupla utilização devem representar valores técnicos genéricos e normas para projetos de infraestruturas de transportes, a ter em conta no que diz respeito às ações ao abrigo do Regulamento (UE) 2021/1153, contribuindo para a adaptação da rede principal ou da rede global da RTE-T, com o objetivo de permitir uma dupla utilização da infraestrutura para fins civis e de defesa,

(4) As medidas previstas no presente regulamento estão em conformidade com o parecer do Comité de Coordenação do Mecanismo Interligar a Europa, criado pelo Regulamento (UE) 2021/1153,

ADOTOU O PRESENTE REGULAMENTO:

Artigo 1.º

Os requisitos aplicáveis à infraestrutura de transporte previstos no artigo 12.º, n.º 2, do Regulamento (UE) 2021/1153 são os estabelecidos no anexo.

Artigo 2.º

O presente regulamento entra em vigor no vigésimo dia seguinte ao da sua publicação no *Jornal Oficial da União Europeia*.

([1]) JO L 249 de 14.7.2021, p. 38.

([2]) Requisitos militares para a mobilidade militar dentro e para além da UE (ST 11373/19; 19.7.2019)

([3]) «Requisitos militares e rede transeuropeia de transportes: análise das lacunas [SWD (2019) 175 final]» e «Análise atualizada das lacunas entre as necessidades militares e as necessidades da rede transeuropeia de transportes» [SWD (2020) 144 final].

O presente regulamento é obrigatório em todos os seus elementos e diretamente aplicável em todos os Estados-Membros.

Feito em Bruxelas, em 10 de agosto de 2021.

Pela Comissão
A Presidente
Ursula VON DER LEYEN

ANEXO

Quadro 1

Aeroportos e gestão do tráfego aéreo

N.º	Requisito de dupla utilização	Valor de dupla utilização	Observações
1	Períodos de funcionamento	Construção ou expansão de infraestruturas e ligações a transportes e equipamentos multimodais compatíveis com operações 24/7/diurnas/noturnas/em todas as condições meteorológicas.	Inclui ligações ferroviárias e de gasodutos para combustível (sob reserva de aprovisionamento de combustível para aeronaves militares e civis).
2	Operações básicas de serviço 24/7	Capacidade para operações diurnas/noturnas/em todas as condições meteorológicas.	
3	Controlo de tráfego aéreo	Infraestrutura de controlo de tráfego aéreo com capacidade suficiente para gerir as operações noturnas e diurnas do aeródromo.	A interpretar em conformidade com os regulamentos da OACI e da UE, bem como com as orientações CUMA do EUROCONTROL.
4	Meios aéreos por dia	Capacidade de gestão da infraestrutura: Número de aeronaves por dia: no mínimo seis. Pressuposto para aeronaves de grande porte: quatro no máximo, estacionadas no solo ao mesmo tempo, na placa de estacionamento.	
5	Comprimento da pista	Requisito mínimo: 3 000 m. Recomendado: 3 500 m. A determinar em cada Estado-Membro em que possa ser suficiente uma pista de 2 800 m de comprimento.	Adequado para a categoria de aeronaves «transporte estratégico», bem como para as aeronaves A330/A400M/IL76/B747/An225/C5/C17.
6	Largura da pista	Entre 45 m e 60 m. A determinar pelos Estados-Membros em que seja necessária uma largura de pista de 60 m.	Adequado para a categoria de aeronaves «transporte estratégico», bem como para as aeronaves A330/A400M/IL76/B747/An225/C5/C17.
7	Superfície da pista	Pode ser de tipo rígido ou flexível. A determinar em cada Estado-Membro em que os 150 m na extremidade da pista devam ser de tipo rígido para fazer face aos efeitos do efluxo dos motores de reação.	
8	Caminho de rolagem	Largura: 22,5 m, de tipo rígido ou flexível.	
9	Resistência do pavimento da pista	Suficiente para as aeronaves de grande porte.	Este requisito pode ser cumprido em conformidade com a regulamentação da OACI e da UE.
10	Placa de estacionamento — Comprimento	190 m no mínimo.	
11	Largura da placa de estacionamento	350 m no mínimo.	

12	Capacidade da placa de estacionamento	66 500 m².	
13	Pavimento da placa de estacionamento Classificação Número (PCN) ([1])	É baseado no número de classificação da aeronave (ACN — Aircraft Classification Number) ([2]) e derivado do tipo de pavimento.	A ACR é uma classificação baseada numa só unidade e exprime o efeito conexo de uma aeronave em relação a uma resistência de pavimento específica. Indica uma espessura de pavimento específica (medida com base na respetiva PCR). Este requisito pode ser cumprido em conformidade com a regulamentação da OACI e da UE. A relação entre ACR/PCR corresponde à metodologia atualizada do número de classificação da aeronave (ACN) e à metodologia do número de classificação do pavimento (PCN). A partir de novembro de 2024, a metodologia de avaliação e comunicação da capacidade de carga do pavimento do aeródromo será expressa como a relação entre a classificação da aeronave e a classificação do pavimento (ACR/PCR), e não como a relação entre o número de classificação da aeronave e o número de classificação do pavimento (ACN/PCN). Esta metodologia foi aprovada pelo painel de conceção aeroportuária e operações da OACI (ADOP - Airport Design & Operations Panel). Corresponde, desde julho de 2020, ao novo sistema de classificação do pavimento da OACI. Proceder-se-á à adaptação da documentação nacional e das especificações da conceção durante o período de transição, entre 2020 e 2024.
14	Equipamento de remoção de neve e de gelo da pista e Produtos de remoção de gelo	Área confinada de armazenagem de 180 m².	
15	Salvamento em caso de incêndio decorrente de choque (categoria)	Estrutura em aço ou construção de alvenaria com espaço de armazenagem (200 m² no mínimo com um espaço interior de 98 m²) destinado a veículos de salvamento em caso de colisão e de incêndio.	

([1]) A classificação do pavimento (PCR — Pavement Classification Rating) veio substituir a metodologia do número de classificação do pavimento (PCN — Pavement Classification Number). O PCN manter-se-á válido durante a fase de transição, até 2024.

([2]) A classificação da aeronave (ACR) veio substituir a metodologia do número de classificação da aeronave (ACN). O ACN permanece válido durante a fase de transição, até 2024.

Quadro 2

Portos marítimos

N.º	Requisito de dupla utilização	Valor de dupla utilização	Observações
1	Período de exploração dos portos marítimos	Construção ou expansão de infraestruturas para o acesso à rede de transporte multimodal e equipamento compatível com operações 24/7 em todas as condições meteorológicas.	Inclui capacidade quebra-gelos e equipamento para remover a neve num porto. Não devem ser incluídos edifícios, instalações de armazenamento, gruas, transportadores e outros dispositivos de movimentação de mercadorias, ou ativos móveis, tais como locomotivas. As ações não devem conferir uma vantagem seletiva a um determinado operador ou grupo de operadores e devem ser acessíveis numa base não discriminatória.
2	Número de postos de acostagem	3.	Os postos de acostagem devem situar-se no porto, tal como definido nos dados geográficos dos requisitos militares. Não têm necessariamente de estar situados ao lado uns dos outros.
3	Boca	32 m.	Entrada no porto marítimo.
4	Calado de admissão da embarcação	Nível médio de maré baixa: 12 m, no mínimo.	Entrada no porto marítimo.
5	Profundidade do porto	12 m, no mínimo. Recomendam-se 14 m para permitir uma altura de calado mínima de 2 m. A determinar por cada Estado-Membro em que possa ser suficiente uma profundidade da aproximação ao porto de 12 m. Nos portos sem efeito de maré poderá ser suficiente uma altura de calado de 1 m.	Entrada no porto marítimo.
6	Comprimento do posto de acostagem	Entre 310 m, no mínimo, e 340 m, no máximo, por embarcação.	
7	Boca do posto de acostagem no porto	32 m, no mínimo	Para a categoria de navios de grande ou médio porte no posto de acostagem.
8	Tipos de postos de acostagem	Devem poder acolher os seguintes tipos de navios: Batelões, carga geral fracionada, contentores, de passageiros, RoRo, navios-tanque.	
9	Calado do posto de acostagem	Mínimo 12 m, recomendando-se 14 m. A determinar por cada Estado-Membro em que seja suficiente um calado de 12 metros.	Necessário para navios de grande porte ou RoRo de grande porte.
10	Capacidade de descarga	2 navios em simultâneo.	
11	Número de linhas ferroviárias/cabeças de carril	3	Número de cabeças de carril necessárias.

Quadro 3

Transporte ferroviário

N.º	Requisito de dupla utilização	Valor de dupla utilização	Observações
1	Período de exploração do serviço ferroviário	Construção ou expansão de infraestruturas para o acesso à rede de transporte multimodal e equipamento compatível com operações 24/7 em todas as condições meteorológicas.	
2	Ativos relativos aos passageiros do transporte ferroviário	Infraestruturas adequadas para a movimentação dos vagões de transporte ferroviário de passageiros (capazes de transportar passageiros), incluindo de dois andares, com uma capacidade de carga mínima por vagão de 80 PAX; número mínimo de carruagens por dia: seis unidades.	
3	Estações ferroviárias	Infraestrutura de plataforma com capacidade para gerir 3-4 comboios (10 x carruagens de dois andares ou equivalente) por estação e por dia (5 mil PAX por dia e por estação).	
4	Operações relativas à cabeça de carril	Infraestruturas capazes de movimentar, pelo menos, 3 comboios de mercadorias em simultâneo nos locais dos terminais.	O equipamento transportado de comboio será carregado a bordo cuidadosamente e o percurso será objeto de um planeamento criterioso, a fim de garantir a conformidade com o gabarito ferroviário, as infraestruturas, os itinerários e os túneis dos Estados-Membros.
5	Disponibilidade do sistema de eletrificação	Sistema de eletrificação permanente com um sistema de salvaguarda, independentemente da fonte de energia.	Diz respeito a sistemas de salvaguarda para estações ou instalações de assistência multimodais.
6	Bipolarização	Sim no que respeita ao acesso.	Diz respeito aos sistemas de salvaguarda e aos circuitos de via para detetar a presença de comboios nas vias e, se a cabeça de carril permitir a exploração em ambos os sentidos numa via-férrea múltipla, tanto para a operação regular como em situações de emergência.
7	Disponibilidade de iluminação	Capacidade de iluminação 24/7 em estações e terminais.	
8	Bitola da via	1 435 mm. Ideal para uma rede ferroviária contínua normalizada pan-europeia e altamente desejável para a mobilidade militar. Nos casos em que exista um claro benefício para os setor civil e para o setor militar, podem ser aceites gabaritos ferroviários de 1 520/1 524 mm e de 1 668 mm.	
9	Gabarito de carga	Norma GC recomendada. A determinar por cada Estado-Membro em que seja suficiente um gabarito diferente que envolva a norma P-400 e que esteja em conformidade com as ETI ferroviárias.	Gabarito de carga para grandes contentores. A norma GC corresponde à norma P-400 da UIC.

10	Altura máxima da carga	4,5 m.	Este valor inclui uma margem de segurança.
11	Largura máxima da carga	3,15 m em circunstâncias normais. Até 3,75 m em casos excecionais, em que haja um claro benefício civil e desde que as ETI sejam respeitadas.	A largura máxima desejável seria de 4,5 m para as movimentações militares.
12	Comprimento máximo da carga	18,75 m.	
13	Carga por eixo ferroviário, expresso em toneladas	No mínimo, 22,5 t/eixo na RTE-T principal; recomendam-se 25 t/eixo.	O requisito de carga por eixo para a rede ferroviária principal da RTE-T, incluindo pontes, é de, pelo menos, 22,5 t/eixo. Note-se que um aumento do peso por eixo, equivalente a um mínimo de 25 t/eixo, poderia ser benéfica para as movimentações, tanto civis como militares. Atualmente, as movimentações militares situam-se no limite do peso bruto aceitável.
14	Comprimento máximo do comboio	740 m, no mínimo.	O Regulamento (UE) n.º 1315/2013 do Parlamento Europeu e do Conselho ([1]) exige uma capacidade de exploração de comboios com, pelo menos, 740 m de comprimento. O comprimento de um comboio em movimento varia (por exemplo, em caso de travagem ou aceleração). O requisito de dupla utilização é, por conseguinte, congruente em relação ao requisito militar.
15	Linhas de serviço	No mínimo três, com pelo menos ≥300 m cada.	Podem situar-se nas imediações ou no interior dos terminais.

([1]) Regulamento (UE) n.º 1315/2013 do Parlamento Europeu e do Conselho, de 11 de dezembro de 2013, relativo às orientações da União para o desenvolvimento da rede transeuropeia de transportes e que revoga a Decisão n.º 661/2010/UE (JO L 348 de 20.12.2013, p. 1).

Quadro 4

Transporte rodoviário

N.º	Requisito de dupla utilização	Valor de dupla utilização	Observações
1	Classificação das vias	Faixa única: 3.5 m-5.5 m Fluxo único 5.5 m-7.3 m Fluxo duplo ≥7.3 m	Fluxo único — os veículos isolados passam ou circulam no sentido oposto em pontos definidos/áreas definidas. Fluxo duplo — duas colunas de veículos circulam simultaneamente; pelo menos, duas faixas de rodagem (idealmente, com uma largura mínima de 8,2 m). Estão excluídos os projetos relacionados com a utilização de bermas pavimentadas como faixas adicionais.
2	Tipos de vias	Tipo X — via que se presta a todas as condições meteorológicas, bem mantida, que pode ser utilizada ao longo de todo o ano na sua capacidade máxima.	A preferida para as movimentações militares, com superfícies impermeáveis, geralmente não afetadas pela precipitação ou pelas variações de temperatura.

3	Peso bruto para o transporte rodoviário	130 t.	130 t não se refere à livre circulação de veículos com um peso bruto de 130 t. Este requisito de dupla utilização refere-se à capacidade das superfícies rodoviárias para suportarem movimentações ou transporte de ativos militares com sobrepeso a título ocasional. O limite de 44 t aplicável ao transporte civil (tal como indicado na Diretiva 96/53/CE do Conselho ([1])) deve, por conseguinte, permitir movimentos esporádicos de meios de transporte com um sobrepeso de 130 t no máximo, com uma carga máxima por eixo de 12,23 t/eixo. Presumivelmente, estes movimentos ocasionais (no que respeita tanto ao transporte militar como civil) requerem autorizações ou derrogações especiais e medidas de atenuação adequadas, determinadas a título excecional pelos Estados-Membros.
4	Peso bruto nas pontes	130 t.	130 t não se refere à livre circulação de veículos com um peso bruto de 130 t. Este requisito de dupla utilização refere-se à capacidade das pontes para suportarem, a título ocasional, movimentações ou transporte de meios militares com sobrepeso. Presumivelmente, estes movimentos esporádicos (no que respeita tanto ao transporte militar como civil) requerem autorizações ou derrogações especiais e medidas de atenuação adequadas, determinadas a título excecional pelos Estados-Membros. As pontes devem poder suportar um peso bruto de 130 t, com uma carga máxima por eixo de 12,23 t/eixo (a Diretiva 96/53/CE permite um máximo de 11,5 t/eixo, com exceção da França, país em que a carga máxima autorizada é de 13 t/eixo). Nos casos em que um único veículo pese 130 t, será necessário assegurar a aplicação de medidas de atenuação adequadas, nomeadamente no que respeita à velocidade, à distância em relação a outros veículos, impondo-se, se necessário, um fluxo único de tráfego para a travessia das pontes. As pontes rodoviárias são concebidas para resistir aos veículos com a carga máxima em todo o seu comprimento em cada faixa de rodagem. Por conseguinte, uma ponte com capacidade para suportar simultaneamente vários camiões com peso equivalente ou superior a 44 t, deverá igualmente ter capacidade para suportar um peso bruto total ocasional de 130 toneladas, desde que sejam asseguradas medidas de atenuação adequadas, nomeadamente no que respeita à velocidade, à distância entre veículos e à distância entre os eixos dos veículos.

5	Altura máxima da carga	4,5 m. As restrições nos túneis devem ser tidas em conta para o planeamento dos itinerários, em especial no que se refere aos veículos de caixa aberta, aos reboques e ao transporte de mercadorias perigosas. Cada país deverá determinar se e onde será aplicável a altura máxima de 4,5 m.	Tal inclui a combinação da altura do convés de carga do veículo com a altura da carga, bem como uma margem de segurança no topo. A Diretiva 96/53/CE prevê uma altura máxima do veículo de 4 m. No caso de uma autorização de transporte excecional, pode ser permitida uma altura de 4,5 m (altura de transporte de 4,35 m + 0,15 m para a suspensão e a movimentação do veículo).
6	Largura máxima da carga	4,5 m.	Tal como estipulado na Diretiva 96/53/CE, a largura máxima dos veículos autorizados é de 2,55 m. Os veículos de rodas necessitam geralmente de 3,5 m e os veículos sobre lagartas de 4,5 m para o transporte militar. Presumivelmente, estes movimentos esporádicos (no que respeita tanto ao transporte militar como civil) requerem autorizações ou derrogações especiais e medidas de atenuação adequadas, determinadas a título excecional pelos Estados-Membros.
7	Comprimento máximo da carga	Entre 18,75 m e 27,5 m no máximo	O comprimento máximo do veículo deve ser de 18,75 m, com uma extensão de 25,03 m se a infraestrutura assim o permitir. Podem ser autorizados a circular veículos mais longos mediante uma autorização de transporte excecional. Uma carga de peso superior a 130 t exige geralmente um trator de 8 rodas × 4 eixos + um reboque com 8 eixos. Na maioria dos casos, um semirreboque tradicional com 8 eixos é suficiente para fins de dupla utilização. No entanto, se por razões práticas (por exemplo, nas pontes, a altura livre de obstáculos) for necessário um reboque de plataforma baixa, este deverá consistir num semirreboque com 3-5 eixos, cujo comprimento deverá ser de cerca de 22,5 m. O comprimento total do veículo combinado com um trator de 8 rodas × 4 eixos corresponderá a aproximadamente 27 m. A utilização de reboques de cama baixa é vantajosa no que se refere à altura livre de obstáculos em pontes adicionais e passagens superiores, uma vez que a carga por eixo de um veículo mais comprido será distribuída por uma área maior, reduzindo assim os pontos de carga concentrada nas pontes e nas passagens superiores. Na sua maioria, ao emitirem autorizações de transporte excecionais, os Estados-Membros aceitam veículos com 27,5 m.
8	Raio de viragem para o transporte de equipamento pesado	Entre 12,5 m e 15,5 m no máximo. Será determinado por cada Estado-Membro.	A Diretiva 96/53/CE exige que os veículos rodoviários possam deslocar-se num raio exterior de 12,5 m.

([1]) Diretiva 96/53/CE do Conselho, de 25 de julho de 1996, que fixa as dimensões máximas autorizadas no tráfego nacional e internacional e os pesos máximos autorizados no tráfego internacional para certos veículos rodoviários em circulação na Comunidade (JO L 235 de 17.9.1996, p. 59).

Quadro 5

Vias navegáveis interiores

N.º	Requisito de dupla utilização	Valor de dupla utilização	Observações
1	Eclusas	Em conformidade com as normas do «Livro Azul» da UNECE ([1])	
2	Calado	Em conformidade com as normas do «Livro Azul» da UNECE ([2])	
3	Posto de acostagem	2	Número de postos de acostagem.
4	Capacidade de descarga	2 batelões simultaneamente	
5	Altura livre das pontes	3,5 m	Em conformidade com o Regulamento (UE) n.º 1315/2013.

([1]) Inventário das principais normas e parâmetros da rede de vias navegáveis E «Livro Azul» (ECE/TRANS/SC.3/144/Rev.3.), Comissão Económica para a Europa das Nações Unidas. O requisito de dupla utilização deve ser lido em conjugação com o presente documento.
([2]) Ibidem.

Quadro 6

Manuseamento de equipamento multimodal (transporte rodoviário, ferroviário, marítimo e por vias de navegação interior)

N.º	Requisito de dupla utilização	Valor de dupla utilização	Observações
1	Nó de ligação	Exigido no porto marítimo/no aeroporto/na via navegável interior/na linha ferroviária/nas estradas principais, se for caso disso, incluindo pontos de carregamento intermodais para o transporte multimodal	
2	Plataformas de carga e equipamento de movimentação/ Capacidade de estacionamento	Número suficiente de plataformas de carga (fixas) capazes de suportar 100 t de carga e veículos até 120 t, incluindo tanques principais de combate com uma carga máxima por eixo de 12,23 t/eixo (transporte rodoviário) e uma carga mínima de 22,5 t/eixo (transporte ferroviário). Equipamento de movimentação, especialmente no contexto da interligação com nós multimodais (transporte ferroviário, aéreo, marítimo (LoLo/RoRo) e por vias de navegação interior). Áreas de estacionamento temporário para material circulante temporário e carga em geral. Ações relacionadas com infraestruturas fixas de apoio à circulação de meios de transporte rodoviário, ferroviário, marítimo e por vias de navegação interior nas infraestruturas destinadas à movimentação de equipamento multimodal.	Adequado para contentores de mercadorias que correspondam à definição da norma ISO 1496-1: 2013 série 1. As plataformas rodoviárias devem permitir a movimentação de contentores, equipamento pesado e carga em geral. Estão excluídos os edifícios, as instalações e os entrepostos de armazenagem, as gruas, os transportadores e outros dispositivos para movimentação de mercadorias, bem como os meios móveis, tais como locomotivas. As ações não devem conferir uma vantagem seletiva a um determinado operador ou grupo de operadores e devem ser acessíveis numa base não discriminatória.

Quadro 7

Cibersegurança

N.º	Requisito de dupla utilização	Valor de dupla utilização	Observações
1	Cibersegurança	Equipamentos, soluções e sistemas de cibersegurança diretamente relacionados com propostas de projetos relacionados com a resiliência das infraestruturas de dupla utilização, se for caso disso.	