VYKONÁVACIE NARIADENIE KOMISIE (EÚ) 2021/1328

z 10. augusta 2021,

ktorým sa špecifikujú požiadavky na infraštruktúru uplatniteľné na niektoré kategórie opatrení v oblasti infraštruktúry s dvojakým použitím podľa nariadenia Európskeho parlamentu a Rady (EÚ) 2021/1153

EURÓPSKA KOMISIA,

so zreteľom na Zmluvu o fungovaní Európskej únie,

so zreteľom na nariadenie Európskeho parlamentu a Rady (EÚ) 2021/1153 zo 7. júla 2021, ktorým sa zriaďuje Nástroj na prepájanie Európy a zrušujú sa nariadenia (EÚ) č. 1316/2013 a (EÚ) č. 283/2014 ([1]), a najmä na jeho článok 12 ods. 2,

keďže:

(1) Jedným zo špecifických cieľov Nástroja na prepájanie Európy je upraviť časti transeurópskej dopravnej siete na dvojaké použitie dopravnej infraštruktúry v snahe zlepšiť civilnú aj vojenskú mobilitu. Opatrenia alebo špecifické činnosti v rámci akcie, ktoré podporujú nové alebo existujúce časti transeurópskej dopravnej siete vhodné pre vojenskú dopravu, sú v snahe upraviť ju podľa požiadaviek na dvojaké použitie dopravnej infraštruktúry oprávnené na získanie finančnej pomoci Únie podľa nariadenia Európskeho parlamentu a Rady (EÚ) 2021/1153 za určitých podmienok.

(2) Mali by sa špecifikovať požiadavky na dopravnú infraštruktúru uplatniteľné na určité kategórie opatrení v oblasti infraštruktúry s dvojakým použitím. Požiadavky na dvojaké použitie dopravnej infraštruktúry by mali byť založené na údajoch uvedených v aktualizovaných vojenských požiadavkách ([2]) a analýze rozdielov ([3]), pričom by sa mali zohľadniť aj výsledky konzultácií so zástupcami európskych a medzinárodných dopravných združení.

(3) Požiadavky na dvojaké použitie, ktoré treba zohľadniť v súvislosti s opatreniami podľa nariadenia (EÚ) 2021/1153, by mali predstavovať všeobecné technické hodnoty a normy platné pre projekty dopravnej infraštruktúry a prispievať k prispôsobeniu základnej alebo súhrnnej siete TEN-T s cieľom umožniť dvojaké civilné aj vojenské používanie infraštruktúry.

(4) Opatrenia stanovené v tomto nariadení sú v súlade so stanoviskom koordinačného výboru Nástroja na prepájanie Európy, ktorý bol zriadený podľa nariadenia (EÚ) 2021/1153,

PRIJALA TOTO NARIADENIE:

Článok 1

Požiadavky na dopravnú infraštruktúru stanovené v článku 12 ods. 2 nariadenia 2021/1153 sú požiadavky uvedené v prílohe.

Článok 2

Toto nariadenie nadobúda účinnosť dvadsiatym dňom po jeho uverejnení v *Úradnom vestníku Európskej únie*.

([1]) Ú. v. EÚ L 249, 14.7.2021, s. 38.

([2]) Vojenské požiadavky na vojenskú mobilitu v rámci EÚ a mimo nej (ST 11373/19; 19.7.2019).

([3]) „Vojenské požiadavky a transeurópska dopravná sieť: analýza rozdielov“ (*Military requirements and trans-European transport network: gap analysis*), SWD(2019) 175 final, ako aj „aktualizovaná analýza rozdielov medzi vojenskými požiadavkami a požiadavkami na transeurópsku dopravnú sieť“ (*the updated gap analysis between military requirements and trans-European transport network requirements*) [SWD(2020) 144 final].

Toto nariadenie je záväzné v celom rozsahu a priamo uplatniteľné vo všetkých členských štátoch.

V Bruseli 10. augusta 2021

Za Komisiu
predsedníčka
Ursula VON DER LEYEN

PRÍLOHA

Tabuľka 1

Letiská a manažment letovej prevádzky

č.	Požiadavka na dvojaké použitie	Podmienky dvojakého použitia	Poznámka
1	Prevádzkové obdobia	Výstavba alebo rozšírenie infraštruktúry a prepojení na multimodálnu dopravu a na vybavenie umožňujúce prevádzku 24/7 (prevádzku deň/noc) za všetkých poveternostných podmienok.	Zahŕňa prepojenia na železničnú sieť a palivové potrubia (podmienkou je palivo pre vojenské aj civilné lietadlá).
2	Základná služobná prevádzka 24/7	Schopnosť dennej/nočnej prevádzky a prevádzky za všetkých poveternostných podmienok.	
3	Riadenie letovej prevádzky	Infraštruktúra riadenia letovej prevádzky s dostatočnou kapacitou na riadenie denných a nočných letiskových operácií.	Vykladá sa podľa ICAO a nariadení EÚ, ako aj usmernení EUROCONTROLu k využívaniu vojenských letísk na civilné účely
4	Lietadlá za deň	Kapacita infraštruktúry na pozemnú obsluhu: Lietadiel za deň: minimálne 6 za deň. Príjem lietadiel so širokým trupom: 4 súčasne využiteľné parkovacie miesta na odbavovacej ploche.	
5	Dĺžka vzletovej a pristávacej dráhy	Minimálna požiadavka: 3 000 m. Odporúčaná dĺžka: 3 500 m. V každom členskom štáte treba určiť prípady, keď by postačovala vzletová a pristávacia dráha s dĺžkou 2 800 m.	Vhodné pre kategóriu lietadiel strategickej prepravy, ako aj lietadlá A330/A400M/IL76/B747/An225/C5/C17.
6	Šírka vzletovej a pristávacej dráhy	45 m až do 60 m. Členské štáty musia určiť prípady, keď je potrebná šírka 60 m.	Vhodné pre kategóriu lietadiel strategickej prepravy, ako aj lietadlá A330/A400M/IL76/B747/An225/C5/C17.
7	Povrch vzletovej a pristávacej dráhy	Môže byť pevný alebo pružný. V každom členskom štáte treba určiť, či 150 m na konci vzletovej a pristávacej dráhy musí tvoriť pevný povrch s cieľom zmierniť účinky náporu prúdového motora.	
8	Rolovacia dráha	Šírka: 22,5 m, môže byť pevná alebo pružná.	
9	Únosnosť povrchu vzletovej a pristávacej dráhy	dostatočná pre strategické lietadlá so širokým trupom	Túto požiadavku možno splniť v súlade s predpismi ICAO a nariadeniami EÚ.
10	Odbavovacia plocha – dĺžka	minimálne 190 m.	
11	Odbavovacia plocha – šírka	minimálne 350 m.	

12	Kapacita odbavovacej plochy	66 500 m².	
13	Klasifikačné číslo vozovky odbavovacej plochy (PCN) ([1])	Na základe klasifikačného čísla lietadla (ACN) ([2]) vyplývajúceho z typu podkladu.	ACR je hodnotenie, pri ktorom sa jediným číslom vyjadrí súvisiaci účinok lietadla na povrch pre špecifickú únosnosť podkladu pri uvedení konkrétnej hrúbky povrchu (podľa merania PCR). Túto požiadavku možno splniť v súlade s predpismi ICAO a nariadeniami EÚ. Pomer ACR/PCR je aktualizovaná metodika klasifikačného čísla lietadla (ACN) a klasifikačného čísla vozovky (PCN). Od novembra 2024 sa metodika posudzovania a nahlasovania únosnosti vozovky letiskových plôch bude vyjadrovať ako pomer klasifikačného hodnotenia lietadla a klasifikačného hodnotenia vozovky (ACR/PCR), namiesto pomeru klasifikačného čísla lietadla a klasifikačného čísla vozovky (ACN/PCN). Metódu schválil panel pre dizajn a prevádzku (ADOP) organizácie ICAO a od júla 2020 tvorí nový systém ICAO na hodnotenie vozovky. Na prispôsobenie vnútroštátnej dokumentácie a osobitostí konštrukcie je vyhradené prechodné obdobie 2020 až 2024.
14	Vybavenie proti snehu a ľadu na vzletovej a pristávacej dráhe a prostriedky na odnámrazovanie	Uzavretá skladovacia plocha s rozlohou 180 m².	
15	Záchrana v prípade nehôd a požiaru (kategória)	Oceľová rámová alebo murovaná konštrukcia so skladovacím priestorom (minimálne 200 m² s vnútorným priestorom s rozlohou 98 m²) na odstavenie vozidiel nasadzovaných v prípade nehôd aj požiaru.	

([1]) Klasifikačné hodnotenie vozovky (PCR) nahradilo metodiku klasifikačného čísla vozovky (PCN). PCN zostáva platná počas prechodnej fázy do roku 2024.

([2]) Klasifikačné hodnotenie lietadla (ACR) nahradilo metodiku klasifikačného čísla lietadla (ACN). ACN zostáva platná počas prechodnej fázy do roku 2024.

Tabuľka 2

Námorné prístavy

č.	Požiadavka na dvojaké použitie	Podmienky dvojakého použitia	Poznámka
1	Prevádzkové obdobie námorného prístavu	Výstavba alebo rozšírenie infraštruktúry na účely prístupu k multimodálnej dopravnej sieti a vybavenie umožňujúce prevádzku 24/7 za všetkých poveternostných podmienok.	Zahŕňa kapacity na lámanie ľadu a vybavenie na odstránenie snehu v prístave. Nezahŕňajú sa budovy, skladovacie priestory, žeriavy, dopravníky ani iné zariadenia na presun nákladu, ani mobilné prostriedky ako napr. rušne. Opatrenia nesmú vytvárať selektívnu výhodu pre konkrétneho prevádzkovateľa alebo skupinu prevádzkovateľov a musia byť dostupné na nediskriminačnom základe.
2	Počet kotvísk	3.	Kotviská sa musia nachádzať v prístave vymedzenom v geografických údajoch na vojenské účely. Nemusia sa nevyhnutne nachádzať vedľa seba.
3	Šírka	32 m.	Vstup do námorného prístavu.
4	Prípustný ponor plavidla	Minimálne 12 m pri priemernom nízkom stave vody.	Vstup do námorného prístavu.
5	Hĺbka prístavu	Minimálne 12 m, odporúčaná 14 m, aby pod kýlom zostali ešte 2 m. V každom členskom štáte treba určiť, či by postačovala hĺbka prístavu 12 m. 1 m pod kýlom by mohol postačovať v prístavoch bez účinku prílivu a odlivu.	Vstup do námorného prístavu.
6	Dĺžka kotviska	Minimálne 310 m a do 340 m na plavidlo.	
7	Šírka prístavného kotviska	Minimálne 32 m.	Pre kategóriu veľké/stredné lode v kotvisku.
8	Typ prístavného kotviska	Malo by byť vhodné pre tieto typy lodí: vlečný čln, loď na hromadný náklad, kontajnerová loď, osobná loď, RoRo loď, tanker.	
9	Hĺbka kotviska	Minimálne 12 m, odporúčaná 14 m. V každom členskom štáte treba určiť, či by postačovala hĺbka kotviska 12 m.	Potrebná pre kategóriu veľké lode a veľmi veľké RoRo lode.
10	Schopnosti na vyloženie	2 lode súčasne	
11	Počet vlečiek/ železničných prekladísk	3.	Počet potrebných železničných prekladísk.

Tabuľka 3

Železnica

č.	Požiadavka na dvojaké použitie	Podmienky dvojakého použitia	Poznámka
1	Prevádzkové obdobie služieb prekladísk	Výstavba alebo rozšírenie infraštruktúry na účely prístupu k multimodálnej dopravnej sieti a vybavenie umožňujúce prevádzku 24/7 za všetkých poveternostných podmienok.	
2	Železničné vozne na prepravu cestujúcich	Infraštruktúra vhodná na manipuláciu s osobnými železničnými vozňami (vhodná na prepravu cestujúcich) vrátane dvojposchodových vozňov, koncipovaných pre minimálne 80 osôb v každom z nich; minimálny počet vozňov za deň: 6 vozňov.	
3	Železničné stanice	Infraštruktúra nástupíšť vhodná na odbavenie 3 – 4 vlakov (10 dvojposchodových vozňov alebo rovnocenných) za stanicu za deň (5 000 osôb za stanicu za deň).	
4	Operácie prekladísk	Infraštruktúra vhodná na súčasné vybavenie aspoň troch nákladných vlakov v rámci terminálu.	Preprava vybavenia železnicou musí byť dôkladne naplánovaná z hľadiska nakladania a cesty v snahe zabezpečiť zohľadnenie rozchodu koľaje, infraštruktúry, trás a tunelov v jednotlivých členských štátoch.
5	Dostupnosť systému elektrifikácie	Permanentná so záložným systémom bez ohľadu na zdroj energie.	Týka sa záložných systémov pre stanice alebo multimodálne zariadenia na vybavovanie.
6	Bipolarizácia	Áno, na prístup.	Vzťahuje sa na bezpečnostné systémy a traťové elektrické obvody určené na odhalenie vlakov na koľaji a či prekladisko umožňuje obojsmernú prevádzku na jednej alebo viacerých koľajach na viackoľajovej železničnej trati, či už na bežné alebo na núdzové použitie.
7	Dostupnosť osvetlenia	Schopnosť osvetlenia 24/7 v staniciach a termináloch.	
8	Rozchod koľaje	1 435 mm. Ideálny pre celoeurópsku štandardnú železničnú sieť s nepretržitou prevádzkou a interoperabilitou a maximálne želaný pre vojenskú mobilitu. V prípadoch s jednoznačnými výhodami pre civilný i vojenský sektor možno akceptovať rozchod koľaje 1 520/1 524 mm a 1 668 mm.	
9	Obrys vozidla	GC odporúčaný ako norma. V každom členskom štáte treba určiť, či by nepostačoval iný obrys vozidla, ktorý obsiahne profil P-400 a je v súlade s TSI železníc.	Obrys vozidla pre veľký kontajner. Obrys GC vyhovuje norme UIC P-400.

10	Maximálna výška nákladu	4,5 m.	Údaj zahŕňa bezpečnostnú rezervu.
11	Maximálna šírka nákladu	3,15 m za bežných okolností. Do 3,75 m vo výnimočných prípadoch, keď vyplýva jednoznačná výhoda pre civilný sektor a sú dodržané TSI.	Na vojenské presuny by bola žiaduca šírka 4,5 m.
12	Maximálna dĺžka nákladu	18,75 m.	
13	Zaťaženie železničnej nápravy v tonách	Minimálne 22,5 t/nápravu v základnej sieti TEN-T; odporúčané 25 t/nápravu.	Požiadavka na zaťaženie nápravy pri základnej železničnej sieti TEN-T vrátane mostov je 22,5 t/nápravu. Treba poznamenať, že zvýšenie zaťaženia nápravy na minimálne25 t/nápravu by mohlo byť v prospech civilných i vojenských presunov. Vojenské presuny sa v súčasnosti pohybujú na hranici existujúcej celkovej hmotnosti.
14	Maximálna dĺžka vlaku	Minimálne 740 m.	Podľa nariadenia Európskeho parlamentu a Rady (EÚ) 1315/2013 [1] musia byť k dispozícii kapacity na prevádzku vlakov s dĺžkou minimálne 740 m. Dĺžka vlaku v pohybe sa mení (napr. pri brzdení alebo zrýchľovaní). Požiadavka na dvojaké použitie je preto zhodná s požiadavkou na vojenské použitie.
15	Vlečky	Minimálne 3, každá minimálne ≥ 300 m.	Môžu byť v blízkosti terminálu alebo v jeho areáli.

[1] Nariadenie Európskeho parlamentu a Rady (EÚ) č. 1315/2013 o usmerneniach Únie pre rozvoj 11. decembra 2013 transeurópskej dopravnej siete a o zrušení rozhodnutia č. 661/2010/EÚ (Ú. v. EÚ L 348, 20.12.2013, s. 1).

Tabuľka 4

Cesty

č.	Požiadavka na dvojaké použitie	Podmienky dvojakého použitia	Poznámka
1	Klasifikácia ciest	Cesta s jedným jazdným pruhom: 3,5 m – 5,5 m jednoprúdová 5,5 m – 7,3 m dvojprúdová ≥ 7,3 m.	Jednoprúdová – v určených bodoch/miestach predbiehajú alebo idú v protismere jednotlivé vozidlá. Dvojprúdová – 2 rady vozidiel idú súčasne po minimálne dvoch jazdných pruhoch (ideálne nie užších než 8,2 m). Projekty, pri ktorých sa ako dodatočné pruhy využívajú spevnené krajnice, sú vylúčené.
2	Typy ciest	Typ X – vhodná v každom počasí, dobre udržiavaná cesta, využiteľná počas celého roka až do maximálnej kapacity.	Na vojenské presuny sa uprednostňuje typ X s vodotesným povrchom, ktorý vo všeobecnosti nie je ovplyvnený zrážkami ani zmenami teploty.

3	Hrubá hmotnosť povolená na cestách	130 t.	Údaj 130 t sa nevzťahuje na voľný pohyb vozidiel s hrubou hmotnosťou 130 t. Táto požiadavka na dvojaké použitie sa vzťahuje na schopnosť povrchu ciest odolať príležitostným presunom alebo preprave vojenského materiálu, pri ktorých sa prekročí maximálna povolená hmotnosť. Obmedzenie na 44 t platné v civilnej doprave (ako sa uvádza v smernici Rady 96/53/ES [1]) by preto malo umožňovať príležitostné presuny ťažkého prepravného materiálu do 130 t s maximálnym zaťažením nápravy 12,23 t/nápravu. Takéto príležitostné presuny (vojenské aj civilné) si s najväčšou pravdepodobnosťou vyžadujú osobitné povolenia alebo výnimky, ako aj primerané opatrenia na zmiernenie účinkov, ktoré členské štáty určujú v jednotlivých výnimočných prípadoch.
4	Hrubá hmotnosť povolená na mostoch	130 t.	Údaj 130 t sa nevzťahuje na voľný pohyb vozidiel s hrubou hmotnosťou 130 t. Táto požiadavka na dvojaké použitie sa vzťahuje na schopnosť mostov odolať príležitostným presunom alebo preprave vojenského materiálu, pri ktorých sa prekročí maximálna povolená hmotnosť. Takéto príležitostné presuny (vojenské aj civilné) si s najväčšou pravdepodobnosťou vyžadujú osobitné povolenia alebo výnimky, ako aj primerané opatrenia na zmiernenie účinkov, ktoré členské štáty určujú v jednotlivých výnimočných prípadoch. Mosty musia uniesť hrubú hmotnosť 130 t s maximálnym zaťažením nápravy 12,23 t/nápravu (v smernici 96/53/ES sa povoľuje do 11,5 t/nápravu s výnimkou Francúzska, kde je povolených 13 t/nápravu). V prípadoch, keď jediné vozidlo váži 130 t, bude potrebné zabezpečiť uplatnenie primeraných zmierňujúcich opatrení, napríklad povolená rýchlosť, odstup od ostatných vozidiel a v prípade potreby jednoprúdová doprava pri používaní mosta. Cestné mosty sú koncipované tak, aby odolali plne naloženým vozidlám na celej dĺžke každého jazdného pruhu. Z toho vyplýva, že most, ktorý súčasne unesie viaceré nákladné vozidlá s hmotnosťou 44 t, by mal takisto uniesť príležitostnú celkovú hrubú hmotnosť 130 t, ak sú zaručené primerané zmierňujúce opatrenia, ako povolená rýchlosť, odstup medzi vozidlami a vzdialenosť medzi nápravami vozidiel.

5	Maximálna výška nákladu	4,5 m. Pri plánovaní trasy treba zvážiť obmedzenia tunelov vzhľadom na plošinové vozidlá, prípojné vozidlá a nebezpečný náklad. V každej krajine treba určiť, či platí hodnota 4,5 m a ak áno, kde platí.	Zahŕňa to kombináciu výšky ložnej plochy vozidla plus výšku nákladu a svetlú výšku. V smernici 96/53/ES sa povoľuje výška vozidla do 4 m. Výška 4,5 m je možná na základe výnimočného prepravného povolenia (výška pri preprave 4,35 m + 0,15 m na záves a pohyb vozidla).
6	Maximálna šírka nákladu	4,5 m.	Ako sa uvádza v smernici 96/53/ES, maximálna povolená šírka vozidla je 2,55 m. Na prepravu na vojenské účely je spravidla potrebná šírka 3,5 m pri kolesových vozidlách a 4,5 pri pásových vozidlách. Takéto príležitostné presuny (vojenské aj civilné) si s najväčšou pravdepodobnosťou vyžadujú osobitné povolenia alebo výnimky, ako aj primerané opatrenia na zmiernenie účinkov, ktoré členské štáty určujú v jednotlivých výnimočných prípadoch.
7	Maximálna dĺžka nákladu	18,75 m až do 27,5 m.	Maximálna dĺžka vozidla je 18,75 m s predĺžením až do 25,03 m, ak to umožňuje stupeň vývoja infraštruktúry. Dlhšie vozidlá môžu mať prejazd dovolený na základe výnimočného dopravného povolenia. Náklad s hmotnosťou nad 130 t si spravidla vyžaduje ťahač s 8 kolesami x 4 nápravami a prípojné vozidlo s 8 nápravami. Vo väčšine prípadov na účely dvojakého použitia postačí bežný 8-nápravový náves. Ak ale z praktických dôvodov (napr. svetlá výška mosta) treba nízkoplošinové prípojné vozidlo, nevyhnutne pôjde o náves s plošinou medzi tromi a piatimi nápravami a s dĺžkou približne 22,5 m. Spolu s ťahačom s 8 kolesami x 4 nápravami celková dĺžka jazdnej súpravy bude dosahovať cca 27 m. Nízkoplošinové prípojné vozidlá predstavujú výhody z hľadiska dodatočnej svetlej výšky pri mostoch a nadjazdoch, pretože zaťaženie nápravy sa na dlhšom vozidle rozloží na väčšej ploche, čím sa znižuje bodové zaťaženie mostov a nadjazdov. Väčšina členských štátov už akceptuje vozidlá s dĺžkou 27,5 m v rámci osobitných povolení, ktoré vydávajú.
8	Polomer otáčania pri nákladnej doprave	12,5 m až do 15,5 m. Určí sa v každom členskom štáte.	V smernici 96/53/ES je stanovená požiadavka, že cestné vozidlá musia byť schopné otočiť sa vo vymedzenom kruhu, ktorý má vonkajší polomer 12,5 m.

([1]) Smernica Rady 96/53/ES z 25. júla 1996, ktorou sa v Spoločenstve stanovujú najväčšie prípustné rozmery niektorých vozidiel vo vnútroštátnej a medzinárodnej cestnej doprave a maximálna povolená hmotnosť v medzinárodnej cestnej doprave (Ú. v. ES L 235, 17.9.1996, s. 59).

Tabuľka 5

Vnútrozemské vodné cesty

č.	Požiadavka na dvojaké použitie	Podmienky dvojakého použitia	Poznámka
1	Plavebné komory	V súlade s normami „Modrej knihy“ EHK OSN ([1]).	
2	Ponor	V súlade s normami „Modrej knihy“ EHK OSN ([2]).	
3	Kotvisko	2	Počet kotvísk
4	Schopnosti na vyloženie	2 lode súčasne	
5	Svetlá výška mosta	3,5 m.	V súlade s nariadením (EÚ) č. 1315/2013.

([1]) Inventár hlavných noriem a parametrov E-siete vodných ciest – „Modrá kniha“ (ECE/TRANS/SC.3/144/Rev.3.) Európskej hospodárskej komisie OSN. Požiadavky na dvojaké použitie by sa mali čítať v spojení s týmto dokumentom.
([2]) Tamže.

Tabuľka 6

Manipulucia s multimodálnym vybavením (pre cestnú, železničnú, námornú dopravu a vnútrozemské vodné cesty)

č.	Požiadavka na dvojaké použitie	Podmienky dvojakého použitia	Poznámka
1	Prepojenie v dopravných uzloch	Podľa danej situácie potrebné v námorných prístavoch/na letiskách/vnútrozemských vodných cestách/železničných prekladiskách/hlavných cestách vrátane miest prekládky v multimodálnych spôsoboch dopravy	
2	Nakladacie rampy a manipulačné vybavenie/ parkovacie kapacity	Dostatočný počet (pevných) nakladacích rámp, ktoré unesú 100 t nákladu a vozidlá s hmotnosťou do 120 t vrátane bojových tankov s maximálnym zaťažením nápravy 12,23 t/nápravu (cestná doprava) a minimálnym zaťažením 22,5 t/nápravu (železničná doprava). Vybavenie na manipuláciu predovšetkým na prepojenia k multimodálnym uzlom [železničná doprava, letecká doprava, námorné prístavy (LoLo/RoRo) a vnútrozemské vodné cesty]. Parkovacia kapacita vhodná na dočasné odstavenie železničných vozidiel a nákladu vo všeobecnosti. Opatrenia týkajúce sa pevnej infraštruktúry v multimodálnych zariadeniach s vybavením na manipuláciu na podporu presunov prostriedkov cestnej, železničnej, námornej doprave a prostriedkov vnútrozemských vodných ciest.	Vhodné pre nákladné kontajnery zodpovedajúce definícii v norme ISO 1496-1:2013 sérii 1. Pomocou cestných rámp by malo byť možné manipulovať s kontajnermi, ťažkým vybavením a nákladom vo všeobecnosti. Vylúčené sú budovy, skladovacie priestory, žeriavy, dopravníky a iné zariadenia na presun nákladu, ako aj mobilné prostriedky ako napr. rušne. Opatrenia nesmú vytvárať selektívnu výhodu pre konkrétneho prevádzkovateľa alebo skupinu prevádzkovateľov a musia byť dostupné na nediskriminačnom základe.

Tabuľka 7

Kybernetická bezpečnosť

č.	Požiadavka na dvojaké použitie	Podmienky dvojakého použitia	Poznámka
1	Kybernetická bezpečnosť	Vybavenie, riešenia a systémy kybernetickej bezpečnosti, ktoré sú priamo spojené s návrhmi projektov v oblasti odolnosti dvojakého používania infraštruktúry, v prípade potreby.	