

PROVÁDĚCÍ NAŘÍZENÍ KOMISE (EU) 2021/1328**ze dne 10. srpna 2021,****kterým se stanoví požadavky na infrastrukturu použitelné na určité kategorie akcí v oblasti infrastruktury dvojího užití podle nařízení Evropského parlamentu a Rady (EU) 2021/1153**

EVROPSKÁ KOMISE,

s ohledem na Smlouvu o fungování Evropské unie,

s ohledem na nařízení Evropského parlamentu a Rady (EU) 2021/1153 ze dne 7. července 2021, kterým se zřizuje Nástroj pro propojení Evropy a zrušují nařízení (EU) č. 1316/2013 a (EU) č. 283/2014 ⁽¹⁾, a zejména na čl. 12 odst. 2 uvedeného nařízení,

vzhledem k těmto důvodům:

- (1) Jedním ze specifických cílů Nástroje pro propojení Evropy je upravit části transevropské dopravní sítě pro dvojí užití této dopravní infrastruktury s cílem zkvalitnit jak civilní, tak vojenskou mobilitu. Akce nebo specifické činnosti v rámci akcí, které podporují nové nebo stávající části transevropské dopravní sítě vhodné pro vojenskou přepravu, za účelem jejího přizpůsobení požadavkům na dopravní infrastrukturu dvojího užití, jsou za určitých podmínek způsobilé získat finanční pomoc Unie podle nařízení (EU) 2021/1153.
- (2) Měly by být stanoveny požadavky na dopravní infrastrukturu použitelné na určité kategorie akcí v oblasti infrastruktury dvojího užití. Požadavky na dopravní infrastrukturu dvojího užití by měly vycházet z informací uvedených v aktualizovaných vojenských požadavcích ⁽²⁾ a analýze mezer ⁽³⁾, přičemž by měly být zohledněny výsledky konzultací se zástupci evropských a mezinárodních dopravních sdružení.
- (3) Požadavky týkající se dvojího užití by měly představovat obecné technické hodnoty a normy pro projekty dopravní infrastruktury, které je třeba uvážit s ohledem na akce podle nařízení (EU) 2021/1153 a které přispějí k úpravě hlavní nebo globální sítě TEN-T za účelem umožnění civilně-obranného dvojího užití této infrastruktury.
- (4) Opatření stanovená tímto nařízením jsou v souladu se stanoviskem Koordinačního výboru pro Nástroj pro propojení Evropy, zřízeného podle nařízení (EU) 2021/1153,

PŘIJALA TOTO NAŘÍZENÍ:

Článek 1

Požadavky na dopravní infrastrukturu uvedené v čl. 12 odst. 2 nařízení (EU) 2021/1153 jsou stanoveny v příloze.

Článek 2

Toto nařízení vstupuje v platnost dvacátým dnem po vyhlášení v Úředním věstníku Evropské unie.

⁽¹⁾ Úř. věst. L 249, 14.7.2021, s. 38.

⁽²⁾ Vojenské požadavky na vojenskou mobilitu uvnitř i mimo EU (ST 11373/19; 19. července 2019).

⁽³⁾ „Vojenské požadavky a transevropská dopravní síť: analýza mezer“ (SWD(2019) 175 final) a „Aktualizovaná analýza mezer mezi vojenskými požadavky a požadavky transevropské dopravní sítě“ (SWD(2020) 144 final).

Toto nařízení je závazné v celém rozsahu a přímo použitelné ve všech členských státech.

V Bruselu dne 10. srpna 2021.

Za Komisi
předsedkyně
Ursula VON DER LEYEN

PŘÍLOHA

Tabulka 1

Letiště a uspořádání letového provozu

Č.	Požadavek dvojího užití	Hodnota dvojího užití	Poznámka
1	Provozní období	Výstavba nebo rozšíření infrastruktury a napojení na multimodální přepravu a vybavení umožňující kapacitu pro nepřetržitý denní/noční provoz za jakéhokoli počasí	Zahrnuje železniční a potrubní napojení pro paliva (podmínkou je, aby dodávané palivo bylo určeno pro jak vojenská, tak civilní letadla)
2	Nepřetržitý provoz základních služeb	Kapacita pro denní/noční provoz za každého počasí	
3	Řízení letového provozu	Infrastruktura řízení letového provozu s dostatečnou kapacitou pro řízení denního i nočního provozu letiště	Má být chápáno ve smyslu předpisů ICAO a EU, jakož i pokynů CUMA Eurocontrolu
4	Letecké prostředky za den	Kapacita infrastruktury pro obsluhu: Letadel za den: minimálně 6 za den Předpoklad pro širokotrupá letadla: max. 4 současně zaparkovaná na odbavovací ploše	
5	Délka dráhy	Minimální požadavek: 3 000 m Doporučeno: 3 500 m Bude stanoveno v každém členském státě, kde by mohla být postačující dráha o délce 2 800 m.	Vhodné pro kategorii letadel „strategická přeprava“ i pro letadla typu A330/A400M/IL76/B747/An225/C5/C17
6	Šířka dráhy	45 m až 60 m Stanoví si členské státy, kde je nutná šířka dráhy 60 m.	Vhodné pro kategorii letadel „strategická přeprava“ i pro letadla typu A330/A400M/IL76/B747/An225/C5/C17
7	Povrch dráhy	Může být pevná nebo pružná. Bude stanoveno v každém členském státě, kde by 150 m na konci dráhy mělo být pevných kvůli účinkům proudů z tryskového motoru.	
8	Pojezdová dráha	Šířka: 22,5 m, může být pevná nebo pružná.	
9	Pevnost vozovky dráhy	Dostatečná pro strategická širokotrupá letadla	Tento požadavek může být splněn v souladu s předpisy ICAO a EU.
10	Odbavovací plocha – délka:	Minimálně 190 m	
11	Odbavovací plocha – šířka	Minimálně 350 m	

12	Odbavovací plocha – kapacita	66 500 m ²	
13	Odbavovací plocha – klasifikační číslo vozovky (PCN) ⁽¹⁾	Řídí se klasifikačním číslem letadla (ACN) ⁽²⁾ odvozeným od typu podloží.	ACR je jednojednotkové hodnocení vyjadřující poměrný účinek letadla na vozovku pro specifickou únosnost podloží a udávající konkrétní tloušťku vozovky (měřenou jejím PCR). Tento požadavek může být splněn v souladu s předpisy ICAO a EU. Vztah mezi ACR a PCR je aktualizovanou metodikou klasifikačního čísla letadla (ACN) a klasifikačního čísla vozovky (PCN). Od listopadu 2024 bude metodika posuzování a vykazování nosné kapacity vozovky letiště vyjadřována jako vztah mezi klasifikačním hodnocením letadla a klasifikačním hodnocením vozovky (ACR/PCR), nikoli už jako vztah mezi klasifikačním číslem letadla a klasifikačním číslem vozovky (ACN/PCN). Tuto metodu schválil panel ICAO pro projektování a provoz letišť (ADOP) a od července 2020 je novým systémem ICAO pro hodnocení vozovky. Úpravy vnitrostátních dokumentací a projektových specifik proběhnou během přechodného období v letech 2020 až 2024.
14	Vybavení pro sníh a led na dráze a odmrazovací produkty	Uzavřený skladovací prostor o rozloze 180 m ² .	
15	Záchranná a hasičská služba	Budova s ocelovým skeletem nebo zděná budova se skladovacím prostorem (min. 200 m ² s vnitřním prostorem o rozloze 98 m ²) pro parkování záchranných a hasičských vozidel.	

⁽¹⁾ Metodiku klasifikačního čísla vozovky (PCN) nahradila metodika klasifikačního hodnocení vozovky (PCR). Během přechodné fáze až do roku 2024 zůstává PCN v platnosti.

⁽²⁾ Metodiku klasifikačního čísla letadla (ACN) nahradila metodika klasifikačního hodnocení letadla (ACR). Během přechodné fáze až do roku 2024 zůstává ACN v platnosti.

Tabulka 2

Námořní přístavy

Č.	Požadavek dvojího užití	Hodnota dvojího užití	Poznámka
1	Provozní období námořního přístavu	Výstavba nebo rozšíření infrastruktury pro přístup k multimodální dopravní síti a vybavení umožňující nepřetržitý provoz za jakéhokoli počasí.	Zahrnuje kapacitu pro rozbíjení ledu a vybavení pro odstraňování sněhu v přístavu. Nezahrnuje budovy, skladovací zařízení, jeřáby, dopravníky a jiná zařízení pro přepravu nákladu a mobilní prostředky, např. lokomotivy. Opatření nesmějí poskytovat selektivní výhodu určitému hospodářskému subjektu nebo skupině hospodářských subjektů a musí být přístupná na nediskriminačním základě.
2	Počet kotvišť	3	Kotviště se musí nacházet v přístavu, jak je definován v zeměpisných datech vojenských požadavků. Kotviště se nemusí nutně nacházet vedle sebe.
3	Šířka	32 m	Vstup do přístavu.
4	Přijatelný ponor plavidla	Minimálně 12 m při střední nízké hladině vody	Vstup do přístavu.
5	Hloubka přístavu	Minimální 12 m, doporučená 14 m (pro 2 m vůli ponoru) Bude stanoveno v každém členském státě, kde by mohla být postačující hloubka přístavu 12 m. Vůle ponoru 1 m by mohla být dostatečná v přístavech bez přílivového efektu.	Vstup do přístavu.
6	Délka kotviště	Minimálně 310 m a maximálně 340 m na jedno plavidlo.	
7	Šířka přístavního kotviště	Minimálně 32 m	Pro kategorii velkých/středních lodí v kotvišti.
8	Typ přístavního kotviště	Měl by pojmout tyto typy lodí: vlečné, pro kusový náklad, kontejnerové, osobní, typu ro-ro, tankery.	
9	Ponor kotviště	Minimální 12 m, doporučený 14 m. Bude stanoveno v každém členském státě, kde by mohl být postačující ponor kotviště 12 m.	Nutné pro kategorii velkých lodí a velmi velké lodě typu ro-ro.
10	Vykládková kapacita	2 lodí současně	
11	Počet vedlejších/překládkových kolejí	3	Počet potřebných překládkových kolejí.

Tabulka 3

Železnice

Č.	Požadavek dvojího užití	Hodnota dvojího užití	Poznámka
1	Provozní období služby překládkové koleje	Výstavba nebo rozšíření infrastruktury pro přístup k multimodální dopravní síti a vybavení umožňující nepřetržitý provoz za jakéhokoli počasí.	
2	Železniční prostředky pro přepravu osob	Infrastruktura schopná obsluhovat železniční vozy pro přepravu osob (schopných přepravy osob) včetně poschodových vozů, pro nástup min. 80 osob do každého vozu; minimální počet vozů denně: 6	
3	Vlaková nádraží	Infrastruktura nástupišť schopná obsloužit 3-4 vlaky (10 poschodových vozů nebo podobných) na jednom nádraží za jeden den (5 000 osob/den/nádraží).	
4	Provoz překládkových kolejí	Infrastruktura schopná obsloužit v terminálu nejméně 3 nákladní vlaky současně.	Vybavení převážené po železnici podléhá pečlivému plánování nakládky a cesty, aby byl zajištěn soulad s rozchodem kolejnic, infrastrukturou, tratěmi a tunely v členských státech.
5	Dostupnost elektrifikovaného systému	Stálá se záložním systémem neohledě na zdroj energie.	Týká se záložních systémů pro nádraží nebo multimodální manipulační zařízení.
6	Bipolarizace	Ano, pro přístup.	Týká se bezpečnostních systémů a kolejových obvodů pro detekci vlaků na kolejích a v případě, kdy železniční překladiště umožňuje, aby jedna nebo více kolejí na vícekolejné železniční trati byla provozována obousměrně, ať už pro pravidelný, či nouzový provoz.
7	Dostupnost osvětlení	Možnost nepřetržitého osvětlení v nádražích i terminálech.	
8	Rozchod kolejí	1 435 mm. Ideální pro standardní souvislou panevropskou železniční síť a vysoce žádoucí pro vojenskou mobilitu. Tam, kde existuje jasný přínos pro civilní i vojenské odvětví, lze akceptovat rozchody kolejí 1 520/1 524 mm a 1 668 mm.	
9	Průjezdny průřez	Doporučuje se norma GC. Bude stanoveno v každém členském státě, kde by byl postačující odlišný průjezdny průřez vyhovující normě P-400 a železničním TSI.	Průjezdny průřez pro velkokapacitní kontejnery. GC je v rámci normy UIC P-400.

10	Maximální výška nákladu	4,5 m	Toto číslo zahrnuje bezpečnostní rezervu.
11	Maximální šířka nákladu	3,15 m za běžných okolností Ve výjimečných případech až 3,75 m, pokud existuje jasný přínos pro civilní odvětví a pokud jsou dodrženy TSI.	Žádoucí šířka pro vojenské přesuny by byla až 4,5 m.
12	Maximální délka nákladu	18,75 m	
13	Zatížení na železniční nápravu v tunách	Minimální 22,5 t na nápravu na hlavní síti TEN-T; doporučené 25 t na nápravu.	Požadavek na zatížení na nápravu v hlavní železniční síti TEN-T včetně mostů činí 22,5 t na nápravu. Za zmínku stojí, že navýšení hmotnosti na minimálně 25 t na nápravu by bylo přínosné pro civilní i vojenské přesuny. V současnosti jsou vojenské přesuny na hranici stávající hrubé hmotnosti.
14	Maximální délka vlaku	Minimálně 740 m	Nařízení Evropského parlamentu a Rady (EU) č. 1315/2013 ⁽¹⁾ vyžaduje kapacitu k provozu vlaků dlouhých alespoň 740 m. Délka jedoucího vlaku se mění (např. při brzdění nebo zrychlení). Požadavek dvojího užití je tedy slučitelný s vojenským požadavkem.
15	Vedlejší koleje	Minimálně 3, každá minimálně ≥ 300 m.	Mohou se nacházet buď poblíž terminálu, nebo uvnitř něj.

(¹) Nařízení Evropského parlamentu a Rady (EU) č. 1315/2013 ze dne 11. prosince 2013 o hlavních směrech Unie pro rozvoj transevropské dopravní sítě a o zrušení rozhodnutí č. 661/2010/EU (Úř. věst. L 348, 20.12.2013, s. 1).

Tabulka 4

Silnice

Č.	Požadavek dvojího užití	Hodnota dvojího užití	Poznámka
1	Klasifikace silnic	Jednoduchý pruh 3,5–5,5 m Jednoduchý tok 5,5–7,3 m Dvojí tok $\geq 7,3$ m	Jednoduchý tok – izolovaná vozidla projíždějí nebo se pohybují opačným směrem ve stanovených bodech/oblastech. Dvojí tok – 2 kolony vozidel se pohybují souběžně a alespoň na šířku dvou jízdních pruhů (ideálně minimálně 8,2 m). Projekty týkající se využívání zpevněných krajnic jako dodatečných jízdních pruhů jsou vyloučeny.
2	Typy cest	Typ X – dobře udržovaná cesta pro použití v každém počasí a po celý rok do maximální kapacity.	Typ X je preferován pro vojenské přesuny, jelikož voděodolné povrchy obvykle nejsou ovlivněny srážkami nebo změnami teploty.

3	Maximální hmotnost vozidla na silnici	130 t	Údaj 130 t se netýká volného provozu vozidel s maximální hmotností 130 t. Tento požadavek dvojího užití se týká schopnosti povrchů vozovek odolat příležitostným přesunům nebo převozům přetížených vojenských prostředků. Civilní omezení na 44 t (jak je uvedeno ve směrnici Rady 96/53/ES ⁽¹⁾) by tudíž mělo umožňovat příležitostný přesun přetížených dopravních prostředků vážících až 130 t s maximálním zatížením 12,23 t na nápravu. Takové příležitostné přesuny (vojenské i civilní) s největší pravděpodobností vyžadují zvláštní povolení nebo výjimky a odpovídající zmírňující opatření, která jsou výjimečně stanovena členskými státy.
4	Maximální hmotnost vozidla na mostu	130 t	Údaj 130 t se netýká volného provozu vozidel s maximální hmotností 130 t. Tento požadavek dvojího užití se týká schopnosti mostů odolat příležitostným přesunům nebo převozům přetížených vojenských prostředků. Takové příležitostné přesuny (vojenské i civilní) s největší pravděpodobností vyžadují zvláštní povolení nebo výjimky a odpovídající zmírňující opatření, která jsou výjimečně stanovena členskými státy. Mosty musí být schopny unést maximální hmotnost 130 t s maximálním zatížením 12,23 t na nápravu (směrnice 96/53/ES povoluje až 11,5 t na nápravu s výjimkou Francie, kde je povolené zatížení 13 t na nápravu). V situacích, kdy jedno vozidlo váží 130 t, bude nutné zajistit, aby byla při použití mostů uplatněna vhodná zmírňující opatření, jako je rychlost či vzdálenost od ostatních vozidel a v případě nutnosti také provoz v jednoduchém dopravním toku. Silniční mosty jsou navrhovány tak, aby udržely plně naložená vozidla po celé jejich délce v každém jízdním pruhu. Pokud je tedy most schopen unést současně několik nákladních vozů o hmotnosti 44 t, musí být také schopen příležitostně unést vozidlo o celkové hmotnosti 130 t, jsou-li uplatněna příslušná zmírňující opatření, jako je rychlost, rozestup mezi vozidly a vzdálenost mezi nápravami vozidla.

5	Maximální výška nákladu	4,5 m Při plánování tras je třeba zohlednit omezení kvůli tunelům, zejména u valníků, přívěsů a nebezpečných věcí. V každé zemi se stanoví, zda a kde se použije výška 4,5 m.	To zahrnuje součet výšky nákladové plošiny vozidla, výšky nákladu a bezpečnostní světlé výšky. Směrnice 96/53/ES povoluje výšku vozidla do 4 m. Po získání povolení mimořádné přepravy je možná výška 4,5 m (4,35 m výška přepravovaného nákladu +0,15 m pro odpružení a pohyb vozidla).
6	Maximální šířka nákladu	4,5 m	Jak stanoví směrnice 96/53/ES, maximální přípustná šířka vozidla je 2,55 m. U vojenské přepravy vyžadují kolová vozidla obvykle 3,5 m a pásová vozidla 4,5 m. Takové příležitostné přesuny (vojenské i civilní) s největší pravděpodobností vyžadují zvláštní povolení nebo výjimky a odpovídající zmírňující opatření, která jsou výjimečně stanovena členskými státy.
7	Maximální délka nákladu	18,75 m až 27,5 m	Maximální délka vozidla je 18,75 m s prodloužením na 25,03 m, pokud to umožňuje stav infrastruktury. Delším vozidlům může být provoz umožněn po získání povolení mimořádné přepravy. Náklad vážící 130 t obvykle vyžaduje tahač s 8 koly na 4 nápravách v kombinaci s přívěsem o 8 nápravách. Osminápravový návěs je ve většině případů pro dvojí užití postačující. Pokud se však z praktických důvodů (např. výška podjížděného mostu) pro přepravu vyžaduje podvalník, bude to nutně podvalník typu „3-bed-5“, jehož délka je cca 22,5 m. Po připojení k tahači se 4 nápravami a 8 koly bude celková délka soupravy okolo 27 m. Použití podvalníků je přínosné z hlediska přejezdu po mostech a nadjezdech, jelikož zatížení na nápravu delšího vozidla je rozloženo na větší ploše, což snižuje bodová zatížení na mostech a nadjezdech. Při povolování mimořádné přepravy již většina členských států akceptuje vozidla o délce 27,5 m.
8	Poloměr zatáčení u přepravy těžkých zařízení	12,5 m až 15,5 m Stanoví si každý členský stát.	Směrnice 96/53/ES stanoví, že silniční vozidla musí být schopna zatočit v kruhu o poloměru 12,5 m.

(¹) Směrnice Rady 96/53/ES ze dne 25. července 1996, kterou se pro určitá silniční vozidla provozovaná v rámci Společenství stanoví maximální přípustné rozměry pro vnitrostátní a mezinárodní provoz a maximální přípustné hmotnosti pro mezinárodní provoz (Úř. věst. L 235, 17.9.1996, s. 59).

Tabulka 5

Vnitrozemské vodní cesty

Č.	Požadavek dvojího užití	Hodnota dvojího užití	Poznámka
1	Plavební komory	V souladu se standardy uvedenými v „modré knize“ EHK OSN ⁽¹⁾	
2	Ponor	V souladu se standardy uvedenými v „modré knize“ EHK OSN ⁽²⁾	
3	Kotviště	2	Počet kotvišť
4	Vykládková kapacita	2 vlečné lodi současně	
5	Podjezdová výška mostů	3,5 m	V souladu s nařízením (EU) č. 1315/2013

(¹) Soupis hlavních standardů a parametrů sítě vodních cest E, tzv. „modrá kniha“ („Blue Book“) (ECE/TRANS/SC.3/144/Rev.3.) vydaná Evropskou hospodářskou komisí Organizace spojených národů. Požadavek dvojího užití by měl být vykládán ve spojení s tímto dokumentem.

(²) Tamtéž.

Tabulka 6

Manipulace s multimodálním vybavením (silnice, železnice, námořní přístavy a vnitrozemské vodní cesty)

Č.	Požadavky dvojího užití	Hodnota dvojího užití	Poznámka
1	Uzlové spojení	Požadováno v příslušných mořských přístavech/na letištích/na vnitrozemských vodních cestách/na železničních překladištích/na hlavních silnicích, včetně překládkových bodů mezi multimodálními dopravními prostředky	
2	Nakládkové rampy a manipulační zařízení/parkovací kapacita	Dostatečný počet nakládkových ramp (pevných) s nosností 100 t nákladu a vozidel do hmotnosti 120 t, včetně hlavních bojových tanků s maximálním zatížením 12,23 t na nápravu (na silnici) a minimálním zatížením 22,5 t na nápravu (na železnici). Manipulační zařízení zvláště určené k propojení s multimodálními uzly (železnice, vzduch, mořské přístavy (lolo/rolo) a vnitrozemské vodní cesty). Parkovací kapacita schopná dočasně pojmout kolejová vozidla a obecný náklad. Opatření týkající se pevné infrastruktury na podporu přesunu silničních, železničních a námořních prostředků a prostředků vnitrozemské vodní plavby v zařízeních pro manipulaci s multimodálním vybavením.	Vhodné pro nákladní kontejnery splňující definici normy ISO 1496-1:2013 série 1. Silniční rampy by měly být schopny obsluhovat kontejnery, těžké vybavení a obecný náklad. Nezahrnuje budovy, skladovací zařízení, jeřáby, dopravníky a jiná zařízení pro přepravu nákladu a mobilní prostředky, např. lokomotivy. Opatření nesmějí poskytovat selektivní výhodu určitému hospodářskému subjektu nebo skupině hospodářských subjektů a musí být přístupná na nediskriminačním základě.

Tabulka 7

Kybernetická bezpečnost

Č.	Požadavky dvojího užití	Hodnota dvojího užití	Poznámka
1	Kybernetická bezpečnost	Tam, kde je to vhodné, vybavení pro kybernetickou bezpečnost, řešení a systémy přímo související s návrhy projektů souvisejících s odolností infrastruktury dvojího užití.	