

KOMMISSIONENS GENNEMFØRELSESFORORDNING (EU) 2021/1328**af 10. august 2021****om fastlæggelse af infrastrukturkrav, der gælder for aktioner vedrørende visse kategorier af infrastruktur med dobbelt anvendelse i medfør af Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EU) 2021/1153**

EUROPA-KOMMISSIONEN HAR —

under henvisning til traktaten om Den Europæiske Unions funktionsmåde,

under henvisning til Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EU) 2021/1153 af 7. juli 2021 om oprettelse af Connecting Europe-faciliteten og om ophævelse af forordning (EU) nr. 1316/2013 og (EU) nr. 283/2014 ⁽¹⁾, særlig artikel 12, stk. 2, og

ud fra følgende betragtninger:

- (1) Connecting Europe-faciliteten har som et specifikt mål at tilpasse dele af det transeuropæiske transportnet til en dobbelt anvendelse af transportinfrastrukturen med henblik på at forbedre både civil og militær mobilitet. Aktioner eller specifikke aktiviteter inden for rammerne af en aktion, der støtter nye eller eksisterende dele af det transeuropæiske transportnet, som er egnet til militær transport, med henblik på at tilpasse nettet til kravene til transportinfrastruktur med dobbelt anvendelse, kan på visse betingelser komme i betragtning til finansiel støtte fra Unionen i henhold til forordning (EU) 2021/1153.
- (2) Det bør specificeres, hvilke krav til transportinfrastruktur der skal gælde for aktioner vedrørende visse kategorier af infrastruktur med dobbelt anvendelse. Kravene til transportinfrastruktur med dobbelt anvendelse bør bygge på oplysningerne i de ajourførte militære krav ⁽²⁾ og mangelanalysen ⁽³⁾, og resultaterne af høringer af repræsentanterne for europæiske og internationale transportorganisationer bør tages i betragtning.
- (3) Kravene angående dobbelt anvendelse bør repræsentere generiske tekniske værdier og standarder for transportinfrastrukturprojekter, som der skal tages hensyn til i forbindelse med aktionerne inden for rammerne af forordning (EU) 2021/1153, og som bidrager til at tilpasse TEN-T-hovednettet eller det samlede net for at muliggøre den dobbelte anvendelse af infrastrukturen til civile og militære formål.
- (4) Foranstaltningerne i denne forordning er i overensstemmelse med udtalelse fra CEF-Koordinationsudvalget, der er nedsat ved forordning (EU) 2021/1153 —

VEDTAGET DENNE FORORDNING:

Artikel 1

De krav til transportinfrastruktur, der skal fastsættes i henhold til artikel 12, stk. 2, i forordning (EU) 2021/1153, fremgår af bilaget.

*Artikel 2*Denne forordning træder i kraft på tyvendedagen efter offentliggørelsen i *Den Europæiske Unions Tidende*.⁽¹⁾ EUT L 249 af 14.7.2021, s. 38.⁽²⁾ Military Requirements for Military Mobility within and beyond the EU (ST 11373/19; 19.7.2019).⁽³⁾ »Military requirements and trans-European transport network: gap analysis (SWD(2019) 175 final)« og »the updated gap analysis between military requirements and trans-European transport network requirements« (SWD(2020) 144 final).

Denne forordning er bindende i alle enkeltheder og gælder umiddelbart i hver medlemsstat.

Udfærdiget i Bruxelles, den 10. august 2021.

På Kommissionens vegne
Ursula VON DER LEYEN
Formand

BILAG

Tabel 1

Lufthavne og lufttrafikstyring

Nr.	Kriterium med henblik på dobbelt anvendelse	Forudsætninger for dobbelt anvendelse	Bemærkning
1	Tjenesteperioder	Anlæg eller udvidelse af infrastruktur og forbindelser til multimodal transport tillige med udstyr, der muliggør 24/7-operationer, dagoperationer, natoperationer og operationer under alle vejrforhold.	Dette omfatter forbindelser til jernbanenettet og brændstofrørledninger (som en forudsætning for, at der kan leveres brændstof til både militære og civile luftfartøjer).
2	Basistjeneste, 24/7-operationer	Kapacitet til dagoperationer, natoperationer og operationer under alle vejrforhold.	
3	Flyvekontrolltjeneste	Flyvekontrollinfrastruktur med tilstrækkelig kapacitet til at lede flyvepladsoperationer dag og nat.	Dette skal forstås i henhold til ICAO's og EU's bestemmelser samt Eurocontrol's CUMA Guidelines.
4	Luftbårne aktiver pr. dag	Infrastrukturkapacitet til håndtering: Luftfartøjer pr. dag: Mindst 6 pr. dag. Antagelse for bredkroppede luftfartøjer: højst 4 stk. skal kunne parkeres på rampen.	
5	Banens længde	Minimumskrav: 3 000 m Anbefalet: 3 500 m Det skal fastsættes i hver medlemsstat, om og i givet fald hvor en banelængde på 2 800 m kan være tilstrækkelig.	Egnet til luftfartøjskategorien til brug for strategisk lufttransport samt luftfartøjer af typen A330/A400M/IL76/B747/An225/C5/C17.
6	Banens bredde	45 m op til 60 m. Det skal fastsættes af medlemsstaterne, om og i givet fald hvor der er behov for en bredde på 60 m.	Egnet til luftfartøjskategorien til brug for strategisk lufttransport samt luftfartøjer af typen A330/A400M/IL76/B747/An225/C5/C17.
7	Banens overflade	Kan være en af en fast eller ikkefast type. Det skal fastsættes i hver medlemsstat, om og i givet fald hvor 150 m ved baneenden skal være fast for at modstå virkningerne af jetmotorers reaktionskraft.	
8	Rullevej	Bredde: 22,5 m; kan være af en fast eller ikkefast type.	
9	Banebelægningens bæreevne	Tilstrækkelig til strategiske, bredkroppede luftfartøjer	Dette krav kan opfyldes i overensstemmelse med ICAO's og EU's bestemmelser.
10	Rampe — Længde	Mindst 190 m.	
11	Rampe — Bredde	Mindst 350 m.	

12	Rampekapacitet	66 500 m ² .	
13	Rampens belægningsklassifikationsnummer (PCN) ⁽¹⁾	På baggrund af luftfartøjsklassifikationsnummeret (ACN) ⁽²⁾ , der er afledt af befæstelsens type.	ACR er en klassificering af en enkelt enhed, der udtrykker et luftfartøjs dertil knyttede påvirkning af underlaget for en specifik befæstelses styrke, hvilket angives som en bestemt underlagstykkelse (målt ved dennes PCR). Dette krav kan opfyldes i overensstemmelse med ICAO's og EU's bestemmelser. Forholdet mellem ACR/PCR udgør en opdateret metode set i forhold til luftfartøjsklassifikationsnummer (ACN) og belægningsklassifikationsnummer (PCN). Fra november 2024 vil metoden til vurdering og rapportering af flyvepladser belægningsbæreevne blive udtrykt som forholdet mellem luftfartøjsklassifikationsratingen og belægningsklassifikationsratingen (ACR/PCR) i stedet for forholdet mellem luftfartøjsklassifikationsnummeret og belægningsklassifikationsnummeret (ACN/PCN). Metoden er blevet godkendt af ICAO Airport Design & Operations Panel (ADOP) og gælder siden juli 2020 som det nye ICAO Pavement Rating System. De nationale dokumentations- og designforhold vil blive tilpasset i en overgangsperiode mellem 2020 og 2024.
14	Sne- og isrydning på banerne og afisningsprodukter	Lukket oplagringsområde på 180 m ² .	
15	Redning af liv og brandbekæmpelse efter ulykker (kategori)	Anlæg opført som en stål- eller murværkskonstruktion med lager (mindst 200 m ² med parkeringsbåse indvendigt på 98 m ²) til parkering af både havari- og brandslukningskøretøjer.	

⁽¹⁾ Belægningsklassifikationsrating (PCR) anvendes i stedet for belægningsklassifikationsnummer (PCN). PCN forbliver gyldigt i overgangsfasen frem til 2024.

⁽²⁾ Luftfartøjsklassifikationsrating (ACR) anvendes i stedet for luftfartøjsklassifikationsnummer (ACN). ACN forbliver gyldigt i overgangsfasen frem til 2024.

Tabel 2

Søhavne

Nr.	Kriterium med henblik på dobbelt anvendelse	Forudsætninger for dobbelt anvendelse	Bemærkning
1	Tjenesteperiode for søhavne	Anlæg eller udvidelse af infrastruktur med henblik på adgang til et multimodalt transportnet tillige med udstyr, som muliggør drift 24/7 under alle vejrforhold.	Dette omfatter isbryderkapacitet og udstyr til snerydning i en havn. Det omfatter ikke bygninger, lagre og lagerfaciliteter, kraner, transportanlæg og andet udstyr til transport af gods samt mobile aktiver såsom lokomotiver. Aktionerne må ikke give en bestemt operatør eller gruppe af operatører en selektiv fordel, og de skal være tilgængelige uden forskelsbehandling.
2	Antal kajpladser	3.	Kajpladserne skal befinde sig inden for et havneområde, der er udpeget i geografiske data tilknyttet de militære krav. Kajpladserne skal ikke nødvendigvis befinde sig side om side.
3	Bredde	32 m.	Indsejling i søhavn.
4	Fartøjets acceptable dybgang	Mindst 12 m ved middellavvande.	Indsejling i søhavn.
5	Havnedybde	Mindst 12 m, 14 m anbefales for at muliggøre et dybgangsspillerum på 2 m. Det skal fastsættes i hver medlemsstat, om og i givet fald hvor en havnedybde på 12 m kan være tilstrækkelig. 1 m dybgangsspillerum kan være tilstrækkeligt i havne uden tidevandseffekter.	Indsejling i søhavn.
6	Kajlængde	Mindst 310 m og op til 340 m pr. fartøj.	
7	Havnekajsbredde	Mindst 32 m	For kategorien store/mellemstore skibe ved kaj.
8	Havnekajstype	Bør kunne benyttes af følgende skibstyper: pramme, stykgodsskibe, containerskibe, passagerskibe, RoRo-skibe og tankskibe.	
9	Dybgang ved kaj	Mindst 12 m, anbefalet 14 m. Det skal fastsættes i hver medlemsstat, om og i givet fald hvor en dybgang ved kaj på 12 m kan være tilstrækkelig.	Nødvendig for kategorien store skibe og meget store RoRo-skibe.
10	Lossekapacitet	2 skibe samtidigt.	
11	Antal sidespor/ omladningspunkter	3.	Nødvendigt antal omladningspunkter.

Tabel 3

Jernbaner

Nr.	Kriterium med henblik på dobbelt anvendelse	Forudsætninger for dobbelt anvendelse	Bemærkning
1	Tjenesteperiode for omladningspunkter	Anlæg eller udvidelse af infrastruktur med henblik på adgang til et multimodalt transportnet tillige med udstyr, som muliggør drift 24/7 under alle vejrforhold.	
2	Jernbaneaktiver til passagerbefordring	Infrastruktur til håndtering af persontogvogne (der kan befordre passagerer), herunder dobbeltdækkervogne, til befordring af mindst 80 personer pr. vogn. Mindste antal passagervogne pr. dag: 6 stk.	
3	Jernbanestationer	Perroninfrastruktur, der kan håndtere 3-4 tog (10 stk. dobbeltdækkervogne eller tilsvarende) pr. station pr. dag (5 000 personer pr. dag pr. station).	
4	Operationer ved omladningspunkter	Infrastruktur, der kan håndtere mindst 3 godstog på samme tid på terminalsteder.	Udstyr, der transporteres med jernbane, vil skulle underkastes omhyggelig last- og rejseplanlægning for at sikre overensstemmelse med sporvidde, infrastruktur, ruter og tunneler, som står til rådighed i medlemsstaterne.
5	Elektrificeringssystem	Permanent med backupsystem uanset energikilden.	Vedrører backupsystemer til stationer eller multimodale håndteringsfaciliteter.
6	Bipolarisering	Ja med hensyn til adgang.	Vedrører sikkerhedssystemer og sporstrømkredse til lokalisering af tog på sporene, og hvorvidt omladningspunktet kan betjene et eller flere spor på en flersporet jernbane i begge retninger, hvad enten det er til normal brug eller i nødstilfælde.
7	Belysning	Belysningskapacitet på stationer og terminaler 24/7.	
8	Sporvidde	1 435 mm. Ideel for et kontinuerligt paneuropæisk standardjernbanenet og meget ønskværdigt af hensyn til militærets mobilitet. I tilfælde, hvor der er en klar fordel for både den civile og den militære sektor, kan jernbaneprofiler på 1 520/1 524 mm og 1 668 mm accepteres.	
9	Fritrumsprofil	GC-standarden anbefales. Det skal fastsættes i hver medlemsstat, om og i givet fald hvor en anden fritrumsprofil, som rummer P-400, og som er i overensstemmelse med TS'erne for jernbanetransport, er tilstrækkelig.	Fritrumsprofil for store containere. GC passer til UIC P-400-standarden.

10	Maksimal højde af last	4,5 m.	En sikkerhedsmargen er indregnet heri.
11	Maksimal bredde af last	3,15 m under normale omstændigheder. Op til 3,75 m i undtagelsestilfælde, hvor der er klare fordele for den civile sektor, og TSI'erne overholdes.	For militære bevægelser vil den foretrukne bredde være op til 4,5 m.
12	Maksimal længde af last	18,75 m.	
13	Skinneakseltryk i ton	Mindst 22,5 t/aksel på TEN-T-hovednettet; 25 t/aksel anbefales.	Kravet til akseltryk for TEN-T-hovedjernbanenettet, herunder broer, er mindst 22,5 t/aksel. Det bemærkes, at en opgradering af akselbelastningen til mindst 25 t/aksel kan være til gavn for såvel civile som militære bevægelser. Med den bruttovægt, det eksisterende udstyr til militære bevægelser har, udnyttes overgrænsen i dag fuldt ud
14	Maksimal toglængde	Mindst 740 m.	Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EU) nr. 1315/2013 ⁽¹⁾ indeholder et krav om, at der skal kunne anvendes tog med en længde på mindst 740 m. Længden af et kørende tog varierer (f.eks. når det bremses eller accelereres). Kriteriet med henblik på dobbelt anvendelse er derfor i overensstemmelse med det militære krav.
15	Sidespor	Mindst 3, og hvert af disse skal mindst være ≥ 300 m.	De kan enten befinde sig i nærheden af eller på terminalstedet.

(¹) Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EU) nr. 1315/2013 af 11. december 2013 om Unionens retningslinjer for udvikling af det transeuropæiske transportnet og om ophævelse af afgørelse nr. 661/2010/EU (EUT L 348 af 20.12.2013, s. 1).

Tabel 4

Vej

Nr.	Kriterium med henblik på dobbelt anvendelse	Forudsætninger for dobbelt anvendelse	Bemærkning
1	Vejklassifikation	Enkelt vognbane: 3,5 m-5,5 m Kørsel i én retning: 5,5 m-7,3 m Kørsel i begge retninger $\geq 7,3$ m.	Kørsel i én retning — enkelte køretøjer overhaler eller kører i modsat retning ved bestemte punkter/områder. Kørsel i begge retninger — 2 køretøjskolonner kører samtidigt, og vejbredden er mindst 2 kørebaner (ideelt set ikke mindre end 8,2 m). Projekter vedrørende anvendelse af nødspor som ekstra vognbaner kan ikke komme i betragtning.
2	Vejtyper	Type X — vej, der er i god stand under alle vejrforhold, den fulde kapacitet kan benyttes hele året.	Type X foretrakkes til militære bevægelser, idet dens vandtætte overflade normalt ikke påvirkes af nedbør eller temperaturændringer.

3	Vejkøretøjers totalvægt	130 t.	De 130 t skal ikke opfattes således, at der generelt må køres med køretøjer med en totalvægt på 130 t. Dette kriterium med henblik på dobbelt anvendelse vedrører vejbefæstelsers bæreevne i forbindelse med lejlighedsvis bevægelser med eller transport af særligt tunge militære aktiver. Begrænsningen for civile køretøjer på 44 t (som angivet i Rådets direktiv 96/53/EF ⁽¹⁾) bør derfor ikke begrænse lejlighedsvis bevægelser med særligt tunge transportaktiver op til 130 t med et maksimalt akseltryk på 12,23 t/aksel. Sådanne lejlighedsvis bevægelser (både militære og civile) kræver højst sandsynligt særlige tilladelser eller dispensationer og passende afbødende foranstaltninger, som medlemsstaterne fastsætter for disse særtilfælde.
4	Totalvægt ved passage af broer	130 t.	De 130 t skal ikke opfattes således, at der generelt må køres med køretøjer med en totalvægt på 130 t. Dette kriterium med henblik på dobbelt anvendelse vedrører broers bæreevne i forbindelse med lejlighedsvis bevægelser med eller transport af særligt tunge militære aktiver. Sådanne lejlighedsvis bevægelser (både militære og civile) kræver højst sandsynligt særlige tilladelser eller dispensationer og passende afbødende foranstaltninger, som medlemsstaterne fastsætter for disse særtilfælde. Broer skal kunne benyttes af køretøjer med en totalvægt på 130 t og et maksimalt akseltryk på 12,23 t/aksel (direktiv 96/53/EF tillader op til 11,5 t/aksel undtagen i Frankrig, hvor det tilladte tryk er 13 t/aksel). I tilfælde, hvor et enkelt køretøj vejer 130 t, vil det være nødvendigt at sikre, at der er truffet hensigtsmæssige afbødende foranstaltninger, som f.eks. hastighed og afstand til andre køretøjer, og om nødvendigt pålægges kørsel i én retning på broen. Vejbroer er konstrueret til at kunne modstå fuldt lastede køretøjer i deres samlede længde på hver kørebane. Hvis en bro kan benyttes af flere lastbiler med en vægt på 44 t på samme tid, bør den derfor også lejlighedsvis kunne benyttes af et køretøj med totalvægt på 130 t under forudsætning af, at der træffes hensigtsmæssige afbødende foranstaltninger, som f.eks. hastighed, afstand mellem køretøjer og afstand mellem køretøjernes aksler.

5	Største højde af last	4,5 m. Der skal tages hensyn til tunnelrestriktioner i forbindelse med ruteplanlægning, navnlig i forbindelse med ladvogne, påhængsvogne og farligt gods. Det skal fastlægges i hvert land, om og i givet fald hvor 4,5 m skal gælde.	Dette omfatter kombinationen af højden af vognens lastedæk plus lastens højde samt en sikkerhedsmargen op til frihøjden. I direktiv 96/53/EF tillades en køretøjshøjde på op til 4 m. Efter at have modtaget en særlig transporttilladelse må der køres med en højde på 4,5 m (4,35 m transporthøjde + 0,15 m af hensyn til affjedrings- og køretøjsbevægelser).
6	Største bredde af last	4,5 m.	Som angivet i direktiv 96/53/EF er et køretøjs største tilladte bredde 2,55 m. Til militær transport skal hjulkøretøjer typisk bruge 3,5 m og bæltekøretøjer 4,5 m. Sådanne lejlighedsvis bevægelser (både militære og civile) kræver højest sandsynligt særlige tilladelser eller dispensationer og passende afbødende foranstaltninger, som medlemsstaterne fastsætter for disse særtilfælde.
7	Største længde af last	18,75 m op til 27,5 m.	Køretøjets største tilladte længde er 18,75 m, som kan forlænges op til 25,03 m, hvis infrastrukturen tillader det. Længere køretøjer kan få lov til at køre efter at have opnået en særlig transporttilladelse. En lastvægt på over 130 t vil generelt forudsætte en kombination bestående af 8-dæk × 4-akslede trækneheder + en sættevogn med 8 aksler. I de fleste tilfælde er en traditionel sættevogn med 8 aksler tilstrækkelig til formål med dobbelt anvendelse. Hvis det imidlertid af praktiske grunde (f.eks. frihøjde ved broer) er påkrævet at benytte en nedbygget anhænger, må dette nødvendigvis være en 3-lad-5 sættevogn med en længde på ca. 22,5 m. Sammenkoblet med en 8-dæk × 4-akslet trækneheder vil køretøjets samlede længde blive ca. 27 m. Det er en fordel at benytte en nedbygget anhænger, når der er behov for at opnå ekstra frirum ved passage af broer og overføringer, fordi akseltrykket vil blive fordelt over et større areal og derigennem mindske punktlasten på broer og overføringer. De fleste medlemsstater accepterer allerede køretøjer med en længde på 27,5 m som led i de særlige transporttilladelser, de udsteder.
8	Venderadius ved transport af tungt udstyr	12,5 m op til 15,5 m. Dette skal fastsættes nærmere i hver medlemsstat.	Ifølge direktiv 96/53/EF er det et krav, at vej køretøjer skal kunne vende inden for en ydre radius på 12,5 m.

(¹) Rådets direktiv 96/53/EF af 25. juli 1996 om fastsættelse af de største tilladte dimensioner i national og international trafik og største tilladte vægt i international trafik for visse vej køretøjer i brug i Fællesskabet (EFT L 235 af 17.9.1996, s. 59).

Tabel 5

Indre vandveje

Nr.	Kriterium med henblik på dobbelt anvendelse	Forudsætninger for dobbelt anvendelse	Bemærkning
1	Sluser	I overensstemmelse med UNECE's »Blåbog«-standarder ⁽¹⁾	
2	Dybgang	I overensstemmelse med UNECE's »Blåbog«-standarder ⁽²⁾	
3	Kajplads	2	Antal kajpladser.
4	Lossekapacitet	2 pramme samtidigt.	
5	Frihøjde ved broer	3,5 m	I overensstemmelse med forordning (EU) 1315/2013.

⁽¹⁾ Inventory of main standards and parameters of the E waterway network »Blue Book« (ECE/TRANS/SC.3/144/Rev.3.), De Forenede Nationers Økonomiske Kommission for Europa. Kriteriet med henblik på dobbelt anvendelse bør sammenholdes med dette dokument.

⁽²⁾ Ibidem.

Tabel 6

Multimodal håndtering af udstyr (vej, jernbane, søfart og indre vandveje)

Nr.	Kriterium med henblik på dobbelt anvendelse	Forudsætninger for dobbelt anvendelse	Bemærkning
1	Forbindelse til knudepunkt	Påkrævet ved søhavne/lufthavne/indre vandveje/jernbaneomladningspunkter/hovedveje, når dette er relevant, herunder ressourceuddeling blandt multimodale transportmidler ved læsseområder	
2	Læsseramper og håndteringsudstyr/ Parkeringskapacitet	Et tilstrækkeligt antal læsseramper (faste) med kapacitet til at håndtere 100 t gods og køretøjer op til 120 t, herunder tunge kampvogne med et størst tilladt akseltryk på 12,23 t/aksel (vej) og mindst 22,5 t/aksel (jernbane). Håndteringsudstyr specielt beregnet til omladning i multimodale knudepunkter (jernbane, luft, søhavn (LoLo/RoRo) og indre vandveje). Parkeringskapacitet, der kan anvendes til midlertidigt at placere rullende materiel og stykgods. Aktioner vedrørende fast infrastruktur i multimodale udstyrshåndteringsfaciliteter til støtte for transport af vej-, jernbane-, sø- og vandvejsaktiver.	Egnet til fragtcontainere, der opfylder definitionen i standard ISO 1496-1:2013 serie 1. Læsseramper til vejgods bør kunne håndtere containere, tungt udstyr og stykgods. Bygninger, lagre og lagerfaciliteter, kraner, transportanlæg og andet udstyr til transport af gods samt mobile aktiver såsom lokomotiver vil ikke komme i betragtning. Aktionerne må ikke give en bestemt operatør eller gruppe af operatører en selektiv fordel, og de skal være tilgængelige uden forskelsbehandling.

Tabel 7

Cybersikkerhed

Nr.	Kriterium med henblik på dobbelt anvendelse	Forudsætninger for dobbelt anvendelse	Bemærkning
1	Cybersikkerhed	Cybersikkerhedsudstyr, -løsninger og -systemer, der er direkte knyttet til projektforslag vedrørende robustheden af infrastruktur med dobbelt anvendelse, hvor det er hensigtsmæssigt.	