11.8.2021 RO Jurnalul Oficial al Uniunii Europene L 288/37

REGULAMENTUL DE PUNERE ÎN APLICARE (UE) 2021/1328 AL COMISIEI

din 10 august 2021

de specificare a cerințelor în materie de infrastructură aplicabile anumitor categorii de acțiuni privind infrastructura cu dublă utilizare în temeiul Regulamentului (UE) 2021/1153 al Parlamentului European și al Consiliului

COMISIA EUROPEANĂ,

având în vedere Tratatul privind funcționarea Uniunii Europene,

având în vedere Regulamentul (UE) 2021/1153 al Parlamentului European și al Consiliului din 7 iulie 2021 de instituire a Mecanismului pentru interconectarea Europei și de abrogare a Regulamentului (UE) nr. 1316/2013 și a Regulamentului (UE) nr. 283/2014 ([1]), în special articolul 12 alineatul (2),

întrucât:

(1) Unul dintre obiectivele specifice ale Mecanismului pentru interconectarea Europei este adaptarea unor părți ale rețelei transeuropene de transport la o dublă utilizare a infrastructurii de transport în vederea îmbunătățirii mobilității civile și militare. Acțiunile sau activitățile specifice din cadrul unei acțiuni, în sprijinul unor părți noi sau existente ale rețelei transeuropene de transport adecvate pentru transportul militar, în vederea adaptării acesteia la cerințele infrastructurii de transport cu dublă utilizare, sunt eligibile pentru a beneficia asistență financiară din partea Uniunii în temeiul Regulamentului (UE) 2021/1153 în anumite condiții.

(2) Este oportun să se specifice cerințele în materie de infrastructură de transport aplicabile anumitor categorii de acțiuni privind infrastructura cu dublă utilizare. Cerințele în materie de infrastructură de transport cu dublă utilizare trebuie să se bazeze pe informațiile cuprinse în cerințele militare actualizate ([2]) și în analiza decalajelor ([3]) și trebuie luate în considerare rezultatele consultărilor cu reprezentanții asociațiilor de transport europene și internaționale.

(3) Cerințele privind dubla utilizare trebuie să reprezinte valori și standarde tehnice generice pentru proiectele de infrastructură de transport, care să fie luate în considerare în ceea ce privește acțiunile prevăzute în Regulamentul (UE) 2021/1153 și care să contribuie la adaptarea rețelei TEN-T centrale sau globale cu scopul de a permite o dublă utilizare, civilă și de apărare, a infrastructurii.

(4) Măsurile prevăzute în prezentul regulament sunt conforme cu avizul Comitetului de coordonare al Mecanismului pentru interconectarea Europei, instituit în temeiul Regulamentului (UE) 2021/1153,

ADOPTĂ PREZENTUL REGULAMENT:

Articolul 1

Cerințele în materie de infrastructură de transport prevăzute la articolul 12 alineatul (2) din Regulamentul (UE) 2021/1153 sunt cele stabilite în anexă.

Articolul 2

Prezentul regulament intră în vigoare în a douăzecea zi de la data publicării în *Jurnalul Oficial al Uniunii Europene*.

Prezentul regulament este obligatoriu în toate elementele sale și se aplică direct în toate statele membre.

Adoptat la Bruxelles, 10 august 2021.

Pentru Comisie

Președintele

Ursula VON DER LEYEN

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

([2]) *Military Requirements for Military Mobility within and beyond the EU* (Cerințele militare pentru mobilitatea militară în interiorul și în afara UE) (ST 11373/19; 19.7.2019)

([3]) *Military requirements and trans-European transport network: gap analysis* (Cerințele militare și rețeaua transeuropeană de transport: analiza decalajelor) [SWD(2019) 175 final], precum și *The updated gap analysis between military requirements and trans-European transport network requirements* (Analiza actualizată a decalajelor dintre cerințele militare și cerințele rețelei transeuropene de transport) [SWD(2020) 144 final].

ANEXĂ

Tabelul 1

Aeroporturi și managementul traficului aerian

Nr.	Cerință dublă utilizare	Valoare dublă utilizare	Observație
1	Perioade de funcționare	Construirea sau extinderea infrastructurii și a conexiunilor la transportul multimodal și echipamentele care permit efectuarea de operațiuni 24 de ore pe zi/7 zile pe săptămână/operațiuni pe timp de zi/pe timp de noapte/în toate condițiile meteorologice.	Include conexiunile feroviare și de conducte pentru combustibil (condiționate de furnizarea de combustibil atât pentru aeronavele militare, cât și pentru cele civile).
2	Serviciu bază operațiuni 24 de ore pe zi/7 zile pe săptămână	Capacitatea de a efectua operațiuni pe timp de zi/pe timp de noapte/în toate condițiile meteorologice.	
3	Controlul traficului aerian	Infrastructură de control al traficului aerian cu o capacitate suficientă pentru a gestiona	A se înțelege în conformitate cu reglementările OACI și ale UE, precum și cu Orientările EUROCONTROL CUMA.

		operațiunile pe timp de zi și de noapte pe aerodromuri.	
4	Active aeriene pe zi	Capacitatea infrastructurii de a gestiona: Aeronave pe zi: minimum 6 pe zi. Ipoteză pentru aeronave cu fuzelaj lat: maximum 4 staționate la sol pe platformă în același timp.	
5	Lungimea pistei	Cerință minimă: 3 000 m. Recomandată: 3 500 m. De stabilit în fiecare stat membru cazurile în care ar putea fi suficientă o lungime a pistei de 2 800 m.	Corespunzătoare categoriei de aeronave „transport strategic”, precum și aeronavelor A330/A400M/IL76/B747/An225/C5/C17.
6	Lățimea pistei	între 45 m și 60 m. De stabilit de către statele membre cazurile în care este necesară lățimea de 60 m.	Corespunzătoare categoriei de aeronave „transport strategic”, precum și aeronavelor A330/A400M/IL76/B747/An225/C5/C17.
7	Suprafața pistei	Poate fi cu pavaj rigid sau suplu. De stabilit în fiecare stat membru cazurile în care ar trebui ca cei 150 m de la capătul pistei să fie din pavaj rigid pentru a combate efectele efluxului motoarelor turboreactoare.	
8	Calea de rulare	Lățime: 22,5 m, poate fi cu pavaj rigid sau suplu.	
9	Rezistența pavajului pistei	Suficientă pentru aeronavele strategice cu fuzelaj lat	Această cerință poate fi îndeplinită în conformitate cu reglementările OACI și ale UE.
10	Platformă – lungime	Minimum 190 m.	
11	Lățime platformă	Minimum 350 m.	
12	Capacitate platformă	66 500 m^2.	
13	Număr de clasificare a pavajului platformei (PCN) ([1])	În funcție de numărul de clasificare a aeronavei (ACN) ([2]) obținut pe baza tipului de teren de fundație.	ACR este o valoare unitară care exprimă efectul relativ pe care îl are o aeronavă asupra unui strat de bază pentru o anumită rezistență a terenului de fundație care indică o anumită grosime a stratului de bază (măsurată prin PCR-ul său). Această cerință poate fi îndeplinită în conformitate cu reglementările OACI și ale UE. Relația dintre ACR/PCR reprezintă o metodologie actualizată a metodologiei

			numărului de clasificare a aeronavei (ACN) și a metodologiei numărului de clasificare a pavajului (PCN). Începând din noiembrie 2024, metodologia de evaluare și de raportare a capacității portante a pavajelor aerodromurilor va fi exprimată ca relație între indicele de clasificare a aeronavei și indicele de clasificare a pavajului (ACR/PCR), în locul relației dintre numărul de clasificare a aeronavei și numărul de clasificare a pavajului (ACN/PCN). Metoda a fost aprobată de Grupul pentru proiectarea și exploatarea aerodromurilor (*Airport Design & Operations Panel* – ADOP) din cadrul OACI și, din iulie 2020, reprezintă noul sistem OACI de clasificare a pavajelor. Adaptările documentelor naționale și ale particularităților de proiectare vor avea loc pe parcursul unei perioade de tranziție între 2020 și 2024.
14	Echipamente pentru zăpada și gheața de pe pistă și produse de dejivrare	Zonă de depozitare închisă de 180 m^2.	
15	Salvare și luptă contra incendiilor (Categorie)	Construcție pe structură de oțel sau construcție de zidărie cu spațiu de depozitare (minimum 200 m^2 cu gol interior de 98 m^2) pentru a depozita atât vehiculele de salvare, cât și pe cele de luptă contra incendiilor.	

Tabelul 2

Porturi maritime

Nr.	Cerință dublă utilizare	Valoare dublă utilizare	Observație
1	Perioada de exploatare a portului maritim	Construirea de infrastructuri sau extinderea lor la accesul la rețeaua de transport multimodal și echipamentele care permit efectuarea de operațiuni 24 de ore pe zi/7 zile pe săptămână în orice condiții meteorologice.	Include capacitatea de spargere a gheții și echipamentele de deszăpezire dintr-un port. Nu sunt incluse clădirile, instalațiile de depozitare și antrepozitele, macaralele, benzile transportoare și alte dispozitive pentru deplasarea mărfurilor și nici activele mobile precum

			locomotivele. Acțiunile trebuie să nu ofere un avantaj selectiv unui anumit operator sau grup de operatori și trebuie să fie accesibile în mod nediscriminatoriu.
2	Numărul de dane	3.	Danele trebuie să se situeze în interiorul unui port, astfel cum se definește în datele geografice ale cerințelor militare. Nu este neapărat necesar ca danele să fie situate una lângă alta.
3	Cuplul maestru (lățimea navei)	32 m.	Intrarea în portul maritim.
4	Pescajul admis al navelor	Minimum 12 m la nivelul mediu al apei joase.	Intrarea în portul maritim.
5	Adâncimea portului	Minimum 12 m, recomandată 14 m pentru a permite o distanță de siguranță pentru pescaj de 2 m. De stabilit în fiecare stat membru cazurile în care ar putea fi suficientă o adâncime a portului de 12 m. O distanță de siguranță pentru pescaj de 1 m ar putea fi suficientă în porturi fără efectul mareei.	Intrarea în portul maritim.
6	Lungimea danei	Minimum 310 m și maximum 340 m pe navă.	
7	Lățimea danei	Minimum 32 m	Pentru categoria de nave mari/medii la dană.
8	Tipul de dană portuară	Ar trebui să poată primi următoarele tipuri de nave: șlepuri, nave pentru mărfuri generale, nave pentru containere, nave de pasageri, nave RoRo, nave-cisternă.	
9	Pescajul la dană	Minimum 12 m, recomandat 14 m.	Necesar pentru categoria navelor mari și pentru navele RoRo foarte mari.

		De stabilit în fiecare stat membru cazurile în care ar putea fi suficientă o adâncime a pescajului la dană de 12 m.	
10	Capacități de descărcare	2 nave simultan.	
11	Numărul de ambranșamente/capete de șină	3.	Numărul de capete de șină necesare.

Tabelul 3

Căi ferate

Nr.	Cerință dublă utilizare	Valoare dublă utilizare	Observație
1	Perioada de operare a serviciului de transport feroviar	Construirea de infrastructuri sau extinderea lor la accesul la rețeaua de transport multimodal și echipamentele care permit efectuarea de operațiuni 24 de ore pe zi/7 zile pe săptămână în orice condiții meteorologice.	
2	Activele feroviare de călători	Infrastructură capabilă să gestioneze vagoane de călători pe calea ferată (capabilă să deplaseze călători), inclusiv vagoane etajate, pentru îmbarcarea a minimum 80 PAX în fiecare; numărul minim de vagoane pe zi: 6 bucăți.	
3	Gările	Infrastructură de peroane capabilă să gestioneze 3-4 trenuri (10 × vagoane etajate sau echivalent) pe gară pe zi (5 000 PAX pe zi pe stație).	
4	Operațiuni la capăt de șină	Infrastructură capabilă să gestioneze simultan cel puțin 3 trenuri de marfă în locații terminale.	Echipamentele care circulă pe calea ferată vor face obiectul unei planificări atente a încărcării și a traseului lor pentru a se asigura conformitatea cu ecartamentul, infrastructura, rutele și tunelurile existente în statele membre.

5	Disponibilitatea sistemului de electrificare	Permanentă, cu sistem de rezervă, indiferent de sursa de energie.	Vizează sistemele de rezervă pentru gări sau instalații multimodale de manipulare.
6	Bipolarizare	Da pentru acces.	Vizează sistemele de siguranță și circuitele de cale pentru a detecta prezența trenurilor pe liniile de cale ferată și dacă permite capul de șină ca unul sau mai multe fire de cale ferată să fie exploatate în ambele direcții, atât pentru exploatarea regulată, cât și pentru situațiile de urgență.
7	Disponibilitatea sistemului de iluminat	Capacitate de iluminare 24 de ore pe zi/7 zile pe săptămână în gări și terminale.	
8	Ecartamentul	1 435 mm. Ideal pentru rețeaua feroviară pan-europeană standard care permită operarea continuă și foarte de dorit pentru mobilitatea militară. În cazurile în care există un beneficiu clar atât pentru sectorul civil, cât și pentru cel militar, se pot admite ecartamente feroviare de 1 520 /1 524 mm și de 1 668 mm.	
9	Gabaritul de încărcare	Se recomandă standardul GC. De stabilit în fiecare stat membru cazurile în care ar putea fi suficient un alt gabarit de încărcare care cuprinde P-400 și este conform cu STI-urile feroviare.	Gabarit de încărcare a containerelor mari. GC corespunde standardului P-400 al UIC.
10	Înălțimea maximă a încărcăturii	4,5 m.	Cifra include marja de siguranță.
11	Lățimea maximă a încărcăturii	3,15 m în condiții normale. Până la 3,75 m în cazuri excepționale, atunci când există un beneficiu civil clar, iar STI-urile sunt respectate.	Lățimea dorită ar fi de până la 4,5 m pentru deplasările militare.
12	Lungimea maximă a încărcăturii	18,75 m.	
13	Sarcina pe osie feroviară, în tone	Minimum 22,5 t/osie pe TEN-T centrală; recomandată 25	Sarcina pe osie pentru rețeaua feroviară TEN-T centrală, inclusiv pe poduri,

		t/osie.	este de minimum 22,5 t/osie. De reținut că o majorare a greutății pe osie la minimum 25 t/osie ar putea fi benefică pentru deplasările civile și militare. În prezent, deplasările militare se efectuează la limita greutății brute actuale.
14	Lungimea maximă a trenului	Minimum 740 m.	Regulamentul (UE) nr. 1315/2013 al Parlamentului European și al Consiliului ([3]) prevede capacitatea de a exploata trenuri cu o lungime de cel puțin 740 m. Lungimea unui tren în mișcare variază (de exemplu, la frânare sau la accelerare). Prin urmare, cerința privind dubla utilizare este conformă cu cerința militară.
15	Ambranșamente laterale	Minimum 3, fiecare minimum ≥ 300 m.	Pot fi în vecinătatea sau în cadrul locațiilor terminale.

Tabelul 4

Căi rutiere

Nr.	Cerință dublă utilizare	Valoare dublă utilizare	Observație
1	Clasificarea drumurilor	O singură bandă de circulație: 3,5 m-5,5 m Circulație într-un sens 5,5 m-7,3 m Circulație în ambele sensuri ≥ 7,3 m.	Un singur șir de vehicule – vehicule izolate trec sau circulă în direcția opusă în puncte/zone definite. Două șiruri de vehicule – 2 coloane de vehicule se deplasează simultan, iar lățimea este de cel puțin 2 benzi de circulație (în mod ideal, cu o lățime de minimum 8,2 m). Sunt excluse proiectele legate de utilizarea acostamentelor ca benzi suplimentare.
2	Tipuri de drumuri	Tipul X – drum bine întreținut, pentru toate condițiile meteorologice, practicabil tot anul la capacitate maximă.	Tipul X este preferat pentru deplasările militare, având suprafețe impermeabile în general neafectate de precipitații sau de variațiile de temperatură.
3	Greutăți brute carosabil	130 t.	130 t nu se referă la libera circulație a vehiculelor cu o greutate brută de 130 t. Această cerință privind dubla utilizare se referă la capacitatea suprafețelor rutiere de

			a suporta deplasările sau transportul ocazional al activelor militare agabaritice. Limitarea civilă de 44 t [astfel cum este indicată în Directiva 96/53/CE a Consiliului ([4])] ar trebui, prin urmare, să permită deplasări ocazionale ale activelor de transport agabaritice de până la 130 t, cu o sarcină maximă pe punte de 12,23 t/punte. Astfel de deplasări ocazionale (atât militare, cât și civile) necesită, cel mai probabil, autorizații speciale sau derogări și măsuri adecvate de reducere a riscurilor, care sunt stabilite în mod excepțional de statele membre.
4	Greutăți brute poduri	130 t.	130 t nu se referă la libera circulație a vehiculelor cu o greutate brută de 130 t. Această cerință privind dubla utilizare se referă la capacitatea podurilor de a suporta mișcările sau transportul ocazional al activelor militare agabaritice. Astfel de deplasări ocazionale (atât militare, cât și civile) necesită, cel mai probabil, autorizații speciale sau derogări și măsuri adecvate de reducere a riscurilor, care sunt stabilite în mod excepțional de statele membre. Podurile trebuie să poată suporta o greutate brută de 130 t cu o sarcină maximă pe punte de 12,23 t/punte (Directiva 96/53/CE permite până la 11,5 t/punte, mai puțin în Franța, unde sarcina permisă este de 13 t/punte). În situațiile în care un singur vehicul cântărește 130 t, va fi necesar să se asigure că s-au aplicat măsuri adecvate de reducere a riscurilor, precum viteza și distanța față de alte vehicule, și, dacă este necesar, impunerea circulației într-un singur șir de vehicule pe poduri. Podurile rutiere sunt proiectate pentru a rezista la vehicule încărcate complet pe toată lungimea lor pe fiecare bandă de circulație. Prin urmare, dacă poate suporta simultan mai multe camioane care cântăresc 44 t, un pod ar trebui să poată suporta, ocazional, și o greutate brută totală

			de 130 t, dacă se asigură aplicarea de măsuri adecvate de reducere a riscurilor, precum viteza, distanța dintre vehicule și distanța dintre punțile vehiculelor.
5	Înălțimea maximă a încărcăturii	4,5 m. La planificarea traseului, trebuie avute în vedere restricțiile din tuneluri, îndeosebi pentru vehiculele cu platformă, pentru remorci și pentru mărfurile periculoase. De stabilit în fiecare țară dacă și unde se aplică cei 4,5 m.	Această valoare însumează înălțimea planșeului de încărcare al vehiculului, înălțimea încărcăturii și o marjă de siguranță de trecere liberă. Directiva 96/53/CE permite o înălțime a vehiculului de până la 4 m. La primirea unei autorizații de speciale de transport, este posibilă o înălțime de 4,5 m (înălțime a transportului de 4,35 m + 0,15 m pentru suspensie și mișcări ale vehiculului).
6	Lățimea maximă a încărcăturii	4,5 m.	Astfel cum se indică în Directiva 96/53/CE, lățimea maximă a unui vehicul autorizat este de 2,55 m. În mod normal, vehiculele cu roți necesită 3,5 m, iar vehiculele cu șenile necesită 4,5 m pentru transportul militar. Astfel de deplasări ocazionale (atât militare, cât și civile) necesită, cel mai probabil, autorizații speciale sau derogări și măsuri adecvate de reducere a riscurilor, care sunt stabilite în mod excepțional de statele membre.
7	Lungimea maximă a încărcăturii	între 18,75 m și 27,5 m	Lungimea maximă a vehiculului este de 18,75 m, cu posibilitate de extindere până la 25,03 m în cazul în care dezvoltarea infrastructurii permite acest lucru. Se poate permite circulația vehiculelor mai lungi cu condiția obținerii unei autorizații de speciale de transport. În general, încărcătura care cântărește peste 130 t va necesita o combinație de cap-tractor cu 8 roți și 4 punți + o remorcă cu 8 punți. În majoritatea cazurilor, o semiremorcă tradițională cu 8 punți este suficientă în scopuri de dublă utilizare. Totuși, atunci când, din motive practice (de exemplu, înălțimea de trecere liberă sub poduri) este necesară o remorcă cu platformă scufundată, aceasta trebuie să fie neapărat o semiremorcă cu configurația 3 punți-platformă scufundată-5 punți, cu o lungime

			de aproximativ 22,5 m. Cuplată la un cap-tractor cu 8 roți și 4 punți, lungimea totală a vehiculului combinat va fi de aproximativ 27 m. Utilizarea remorcilor cu platformă scufundată are avantaje în cazul altor înălțimi de trecere liberă sub poduri și pasaje superioare, deoarece sarcinile pe punte ale unui vehicul mai lung vor fi distribuite pe o suprafață mai mare, reducând astfel încărcarea punctelor de sarcină pe poduri și pasaje superioare. Majoritatea statelor membre acceptă deja vehicule de 27,5 m pentru eliberarea autorizațiilor speciale de transport.
8	Raza de viraj pentru transportul echipamentelor grele	Între 12,5 m și 15,5 m. De stabilit în fiecare stat membru.	Directiva 96/53/CE prevede că vehiculele rutiere trebuie să se poată vira în limitele unui cerc cu raza exterioară de 12,5 m.

Tabelul 5

Căi navigabile interioare

Nr.	Cerință dublă utilizare	Valoare dublă utilizare	Observație
1	Ecluzele	În conformitate cu standardele „Blue Book” ale CEE-ONU ([5])	
2	Pescaj	În conformitate cu standardele „Blue Book” ale CEE-ONU ([6])	
3	Dană	2	Număr de dane
4	Capacități de descărcare	2 șlepuri simultan	
5	Înălțime de trecere liberă pe sub poduri	3,5 m	În conformitate cu Regulamentul (UE) nr. 1315/2013.

Tabelul 6

Echipamente de manipulare multimodale (transport rutier, feroviar, maritim și pe căile navigabile interioare)

Nr.	Cerință dublă utilizare	Valoare dublă utilizare	Observație
1	Conexiunea la nod	Necesară la portul maritim/aeroport/căile navigabile interioare/capul de cale ferată/drumurile principale, dacă este cazul, inclusiv la puncte de	

		încărcare prin transbordare la nivelul mijloacelor de transport multimodal	
2	Rampe de încărcare și echipamente de manipulare/capacitate de staționare	Număr suficient de rampe de încărcare (fixe) care să poată suporta o încărcătură de 100 t și vehicule de până la 120 t, inclusiv tancuri cu o sarcină maximă pe osie de 12,23 t/osie (transport rutier) și de minimum 22,5 t/osie (transport feroviar). Echipamente de manipulare speciale pentru interconexiunea nodurilor multimodale [transport feroviar, transport aerian, porturi maritime (LoLo/RoRo) și căi navigabile interioare]. Capacitatea de staționare adecvată pentru păstrarea temporară a materialului rulant și mărfurilor generale. Acțiuni legate de infrastructura fixă de sprijin pentru deplasarea activelor rutiere, feroviare, maritime și ale căilor navigabile interioare în instalații de manipulare a echipamentelor multimodale.	Adecvate pentru containerele de marfă care corespund definiției din standardul ISO 1496-1: 2013 seria 1. Este necesar ca rampele rutiere să aibă capacitatea de a manipula containere, echipamente grele și mărfuri generale. Sunt excluse clădirile, instalațiile de depozitare și antrepozitele, macaralele, benzile transportoare și alte dispozitive pentru deplasarea mărfurilor, precum și activele mobile cum ar fi locomotivele. Acțiunile trebuie să nu ofere un avantaj selectiv unui anumit operator sau grup de operatori și trebuie să fie accesibile în mod nediscriminatoriu.

Tabelul 7

Securitate cibernetică

Nr.	Cerință dublă utilizare	Valoare dublă utilizare	Observație
1	Securitatea cibernetică	Echipamente, soluții și sisteme de securitate cibernetică direct legate de propunerile de proiecte referitoare la reziliența infrastructurii cu dublă utilizare, după caz.	

([1]) Indicele de clasificare a pavajului (PCR) a înlocuit metodologia numărului de clasificare a pavajului (PCN). PCN rămâne valabil în timpul fazei de tranziție până în 2024.

([2]) Indicele de clasificare a aeronavei (ACR) a înlocuit metodologia numărului de clasificare a aeronavei (ACN). ACN rămâne valabil în timpul fazei de tranziție până în 2024.

([3]) Regulamentul (UE) nr. 1315/2013 al Parlamentului European și al Consiliului din 11 decembrie 2013 privind orientările Uniunii pentru dezvoltarea rețelei transeuropene de transport și de abrogare a Deciziei nr. 661/2010/UE (JO L 348, 20.12.2013, p. 1).

([4]) Directiva 96/53/CE a Consiliului din 25 iulie 1996 de stabilire, pentru anumite vehicule rutiere care circulă în interiorul Comunității, a dimensiunilor maxime autorizate în traficul național și internațional și a greutății maxime autorizate în traficul internațional (JO L 235, 17.9.1996, p. 59).

([5]) *Inventory of main standards and parameters of the E waterway network „Blue Book”* (Inventarul standardelor și parametrilor principali ai rețelei de căi navigabile E „Blue Book” (ECE/TRANS/SC.3/144/Rev.3.), redactat de Comisia Economică pentru Europa a Organizației Națiunilor Unite. Este necesar ca cerința privind dubla utilizare să fie citită în coroborare cu acest document.

([6]) Ibid.