

**DECYZJA WYKONAWCZA KOMISJI (UE) 2019/1118****z dnia 27 czerwca 2019 r.****w sprawie projektu transgranicznego Sekwana–Skalda w ramach korytarza sieci bazowej Morze Północne–Morze Śródziemne oraz korytarza sieci bazowej Atlantyk***(notyfikowana jako dokument nr C(2019) 4561)***(Jedynie teksty w języku niderlandzkim i francuskim są autentyczne)**

KOMISJA EUROPEJSKA,

uwzględniając Traktat o funkcjonowaniu Unii Europejskiej,

uwzględniając rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) nr 1315/2013 z dnia 11 grudnia 2013 r. w sprawie unijnych wytycznych dotyczących rozwoju transeuropejskiej sieci transportowej i uchylające decyzję nr 661/2010/UE <sup>(1)</sup>, w szczególności jego art. 47 ust. 2,

a także mając na uwadze, co następuje:

- (1) Dekarbonizacja transportu, w szczególności przez stworzenie warunków dla ambitnego przesunięcia międzygałęziowego długodystansowego transportu towarowego na energooszczędne rodzaje transportu, jest kluczowym celem polityki Unii Europejskiej. Porozumienie paryskie potwierdziło i wzmocniło ambicje UE w zakresie walki ze zmianą klimatu.
- (2) W tym kontekście wspieranie żeglugi śródlądowej w celu przemieszczania towarów jest wyraźnym priorytetem unijnej polityki transportowej i wieloletnim priorytetem polityki w zakresie transeuropejskiej sieci transportowej (TEN-T).
- (3) Po zakończeniu budowy sieci Sekwana–Skalda dorzecze Sekwany będzie bezpośrednio połączone ciągłą, wysoko-przepustową śródlądową drogą wodną z dorzeczem Skaldy na północy Francji, Belgii i Niderlandów, a następnie z innymi ważnymi europejskimi basenami wodnymi, takimi jak Ren i Moza. Pozwoli to na stworzenie ciągłej, skutecznej i spójnej sieci śródlądowych dróg wodnych o wysokiej przepustowości łączącej liczne porty morskie i śródlądowe tego poszerzonego europejskiego regionu transgranicznego.
- (4) Łącząc Francję, Belgię, Niderlandy i – z dalej położonych obszarów – Niemcy sieć Sekwana–Skalda ma wyraźny wymiar transgraniczny.
- (5) Realizację projektu Sekwana–Skalda przewidziano wstępnie w ramach korytarza sieci bazowej Morze Północne–Morze Śródziemne, a odcinek Hawr–Paryż – w ramach korytarza sieci bazowej Atlantyk. W deklaracji w sprawie realizacji korytarza sieci bazowej TEN-T Morze Północne–Morze Śródziemne (deklaracja tallińska) z dnia 17 października 2013 r., podpisanej przez belgijskiego, niderlandzkiego i francuskiego ministra transportu oraz przez komisarza ds. transportu, dodatkowo podkreślono zaangażowanie zainteresowanych stron w jego realizację. Ponadto w planie prac nad korytarzem sieci bazowej Morze Północne–Morze Śródziemne położono nacisk na konieczność ukończenia projektu Sekwana–Skalda, który jest podstawą utworzenia w pełni funkcjonalnego, multimodalnego korytarza transportowego.
- (6) Jednym z głównych celów projektu jest zapewnienie, aby główne trasy sieci Sekwana–Skalda posiadały co najmniej klasę Va ECMT, oraz zagwarantowanie dobrych warunków żeglugowych.
- (7) Wszystkie elementy składowe projektu Sekwana–Skalda są niezbędne do jego ukończenia. Jednym z głównych brakujących połączeń jest kanał Sekwana–Europa Północna, bez którego ukończenie sieci Sekwana–Skalda nie jest możliwe.
- (8) Projekt Sekwana–Skalda jest złożonym projektem transgranicznym z udziałem Belgii (regionów Flandrii i Walonii) i Francji oraz obejmującym prace mające na celu zarówno stworzenie nowej infrastruktury, jak i ulepszenie infrastruktury już istniejącej przy minimalnym wpływie na żeglugę. Istotnym wyzwaniem jest zatem odpowiednia koordynacja. W celu wsparcia skoordynowanej i terminowej realizacji projektu należy przyjąć przepisy zawierające opis niezbędnych działań oraz harmonogram ich wdrożenia. Przyniosłoby się to do osiągnięcia transgranicznych celów określonych w planie prac dotyczącym korytarza sieci bazowej Morze Północne–Morze Śródziemne, jak również do ukończenia projektu Sekwana–Skalda w najwcześniejszym możliwym terminie, a w każdym razie najpóźniej do 2030 r.
- (9) Jasne określenie niezbędnych działań mających na celu ukończenie projektu Sekwana–Skalda oraz harmonogramu ich realizacji jest również ważne z punktu widzenia planowania i pełnej optymalizacji dostępności funduszy europejskich, krajowych i regionalnych, jak również finansowania prywatnego. Współfinansowanie ze strony UE wywiera efekt mnożnikowy na krajowy i regionalny proces decyzyjny dotyczący realizacji działań.

<sup>(1)</sup> Dz.U. L 348 z 20.12.2013, s. 1.

- (10) Belgia (regiony Flandrii i Walonii) oraz Francja przeprowadziły już istotne prace (badania i prace infrastrukturalne) przyczyniające się do realizacji projektu Sekwana–Skalda. Większość z nich była współfinansowana przez Unię Europejską w ramach różnych programów. Obecnie działania prowadzone są na podstawie umowy o udzielenie dotacji w ramach instrumentu „Łącząc Europę” (2014-EU-TM-0373-M, „Seine–Escaut 2020”), przy finansowaniu Unii w wysokości do 50 % kosztów kwalifikowalnych.
- (11) Transgraniczny wymiar projektu wymaga stworzenia specjalnych struktur zarządzania. Belgia (regiony Flandrii i Walonii) i Francja od lat ściśle ze sobą współpracują, zwłaszcza w ramach międzyrządowej komisji ds. przygotowania i ukończenia projektu Sekwana–Skalda ustanowionej we wrześniu 2009 r. Ta międzyrządowa komisja działa przy wsparciu operacyjnym ze strony ugrupowania interesów gospodarczych Sekwana–Skalda (EUIG Sekwana–Skalda) zrzeszającego Voies Navigables de France (VNF), Société du canal Seine-Nord Europe (SCSNE), Służbę Cywilną Walonii (SPW) oraz De Vlaamse Waterweg NV. Société du Canal Seine-Nord Europe, które odpowiada za budowę kanału Sekwana–Północ, utworzono w maju 2017 r. Te specjalne podmioty stanowią zintegrowaną strukturę zarządzania, która nadzoruje i koordynuje ukończenie projektu Sekwana–Skalda. Koordynator europejski ds. korytarza sieci bazowej Morze Północne–Morze Śródziemne oraz przedstawiciel Komisji powinni regularnie uczestniczyć w posiedzeniach międzyrządowej komisji oraz EUIG Sekwana–Skalda w charakterze obserwatorów. Ponadto koordynator europejski i przedstawiciel Komisji powinni uczestniczyć w posiedzeniach rady nadzorczej (*conseil de surveillance*) SCSNE w charakterze obserwatorów. Francja może rozważyć dokonanie dalszych stosownych uzgodnień w celu utrzymania należytego zaangażowania Komisji w działania wspomnianej rady nadzorczej.
- (12) W celu monitorowania postępów w realizacji projektu państwa członkowskie powinny przekazywać Komisji regularne sprawozdania dotyczące tej kwestii i odcinków znajdujących się na ich terytoriach, a także powiadamiać o wszelkich odnotowanych opóźnieniach.
- (13) Harmonogram realizacji określony w niniejszej decyzji powinien pozostawać bez uszczerbku dla spełnienia wymogów zawartych w prawie międzynarodowym i prawie Unii, w tym w przepisach o ochronie środowiska i zdrowia ludzkiego. Harmonogram ten powinien umożliwiać planowanie i pełną optymalizację dostępności finansowania, nie przesądzając o zobowiązaniach finansowych państwa członkowskiego lub Unii. W żadnym wypadku nie może odbiegać od wysokich unijnych norm ochrony środowiska i udziału społeczeństwa.
- (14) Nie naruszając przepisów art. 47 ust. 2 akapit drugi rozporządzenia (UE) nr 1315/2013, w niniejszej decyzji należy przewidzieć klauzulę przeglądową.
- (15) Środki przewidziane w niniejszej decyzji zostały zatwierdzone przez Belgię i Francję.
- (16) Środki przewidziane w niniejszej decyzji są zgodne z opinią komitetu, o którym mowa w art. 52 rozporządzenia (UE) nr 1315/2013,

PRZYJMUJE NINIEJSZĄ DECYZJĘ:

#### Artykuł 1

#### Przedmiot

W niniejszej decyzji określa się opis działań oraz harmonogram realizacji projektu transgranicznego Sekwana–Skalda, a także ustanawia się powiązane przepisy dotyczące zarządzania.

#### Artykuł 2

#### Działania i harmonogram

Belgia i Francja zapewniają terminową realizację następujących działań:

- a) Górna Sekwana, od Nogent-sur-Seine do Paryża: poprawa warunków żeglugowych do grudnia 2030 r.;
- poprawa warunków żeglugowych, w tym odbudowa jazów (Beaulieu, Livon, Vives-Eaux), do grudnia 2027 r., a także renowacja śluz drugorzędnych (Coudray, Vives-Eaux, La Cave, Champagne) do grudnia 2023 r.,
  - ustanowienie systemu zdalnego sterowania śluz i jazów do grudnia 2024 r.,
  - poprawa infrastruktury żeglugowej i usług świadczonych na rzecz użytkowników do grudnia 2027 r.;

- b) Seine-Aval, od Suresnes do Hawru: modernizacja i poprawa warunków żeglugowych do grudnia 2027 r.;
- wydłużenie i renowacja śluz (takich jak Méricourt i Bougival) do grudnia 2026 r.,
  - modernizacja jazów (Port-Mort, Poses, Méricourt, Bougival, Suresnes, Andrézy) do grudnia 2027 r., w tym wzmocnienie wału w Croissy-sur-Seine do grudnia 2022 r.,
  - ustanowienie systemu zdalnego sterowania śluz i jazów do grudnia 2024 r.,
  - poprawa infrastruktury żeglugowej i usług świadczonych na rzecz użytkowników do grudnia 2027 r.,
  - budowa kładki w Poses-Amfreville do grudnia 2022 r. oraz budowa przepławek do grudnia 2030 r.;
- c) Oise, od Conflans-Sainte-Honorine do Compiègne: podwyższenie klasy ECMT do Vb i poprawa warunków żeglugowych do grudnia 2028 r.;
- podwyższenie klasy rzeki Oise do klasy ECMT Vb (MAGEO: odzyskanie pasów przybrzeżnych i filary mostowe między Creil i Compiègne, pogłębienie, utworzenie nabrzeża portowego w Venette) do czerwca 2027 r.,
  - odbudowa mostu w Mours do grudnia 2025 r.,
  - ustanowienie systemu zdalnego sterowania śluz i jazów do grudnia 2028 r.;
- d) kanał Sekwana–Europa Północna, od Compiègne do Aubencheul-au-Bac: budowa i oddanie do użytku w ramach klasy ECMT Vb oraz umożliwienie transportu trzech warstw kontenerów do grudnia 2028 r.;
- 1) sektor 1 od Compiègne do Passel, w tym budowa śluzy w Montmacq:
- planowanie przestrzenne do września 2020 r.,
  - jednolite pozwolenie środowiskowe do września 2020 r.,
  - rozpoczęcie głównych prac do października 2020 r.,
  - zakończenie prac do grudnia 2026 r.,
  - oddanie do użytku do czerwca 2027 r.;
- 2) sektor 2 od Passel do Allaines (49 km), przebiegający przez 33 gminy, sektor 3 od Allaines do Etricourt-Manancourt (11 km), przebiegający przez 3 gminy, i sektor 4 od Etricourt-Manancourt do Aubencheul-au-Bac (30 km), przebiegający przez 11 gmin, w tym budowa śluz w Noyon, Campagne, Allaines, Marquion-Bourlon, Oisy-Le-Verger i Moislains (śluz na skrzyżowaniu z Canal du Nord), zbiornika w Louette oraz mostu kanałowego (pont-canal) o długości 1,33 km, przecinającego dolinę Somme:
- planowanie przestrzenne do grudnia 2022 r.,
  - jednolite pozwolenie środowiskowe do października 2022 r.,
  - rozpoczęcie głównych prac do grudnia 2023 r.,
  - zakończenie prac do czerwca 2028 r.,
  - oddanie do użytku do grudnia 2028 r.;
- e) oś Dunkierka–Skalda, w tym kanał w Dunkierce, od Valenciennes do Skaldy oraz do doliny Sambry i Mozy, a także rzeka Deûle w kierunku Gandawy: podwyższenie klasy ECMT do Va (w obu kierunkach) i Vb (w jednym kierunku) oraz poprawa warunków żeglugowych do grudnia 2027 r.;
- 1) na wszystkich odcinkach:
- badania mające na celu zwiększenie wydajności śluz (poprzez ich poszerzenie lub wydłużenie) do grudnia 2023 r.,
  - ustanowienie systemu zdalnego sterowania śluz do grudnia 2025 r.,
  - zabezpieczenie warunków żeglugowych dla statków klasy V ECMT do grudnia 2027 r.;
- 2) odcinek od Arleux do Anzin: modernizacja i renowacja śluzy w Denain do grudnia 2022 r.;

- 3) odcinek od Arleux do Halluin:
- podwyższenie klasy ECMT rzeki Deûle do Va (w obu kierunkach) i Vb (w jednym kierunku) do grudnia 2022 r.,
  - modernizacja i renowacja śluz (w tym w Don i w Grand-Carré) do grudnia 2020 r. oraz wydłużenie śluzy w Quesnoy-sur-Deûle do grudnia 2026 r.,
- 4) odcinek od Bauvin do Dunkierki:
- ochrona linii brzegowej kanału Neufossé (fazy 1 i 2) do grudnia 2026 r. oraz ochrona linii brzegowej i renowacja linii wodnej w kanałach odprowadzających wodę w Fontinettes do grudnia 2023 r.,
  - modernizacja i renowacja śluzy w Fontinettes do grudnia 2019 r.;
- f) kanał Condé-Pommerceul: ponowne otwarcie w ramach klasy ECMT Va do grudnia 2022 r.;
- g) dolina Sambry i Mozy, od Pommerceul do Namur: podwyższenie klasy ECMT do Va do grudnia 2028 r.;
- 1) Pommerceul do Seneffe: podwyższenie klasy ECMT do Va, w tym dostosowanie kanału Nimy-Blaton-Péronnes i poszerzenie śluzy w Obourg oraz zakończenie badań do grudnia 2022 r. i zakończenie prac do grudnia 2027 r.;
- 2) Seneffe do Charleroi: podwyższenie klasy ECMT do Va i poszerzenie śluz (Marchienne, Gosselies i Viesville), wykonanie prac przygotowawczych do grudnia 2022 r. i zakończeniu prac do grudnia 2027 r.;
- 3) Charleroi do Namur:
- dostosowanie śluzy w Auvélais do grudnia 2022 r.,
  - poprawa możliwości przepływu, zakończenie badań do grudnia 2022 r. i zakończeniu prac do 2028 r.;
- h) Górna Skalda:
- 1) w regionie Walonii (Belgia):
- podwyższenie klasy ECMT do Va, w tym dostosowanie skrzyżowania w Tournai do klasy Va w jednym kierunku oraz dostosowanie „Pont des Trouis” i „Pont-à-Pont” do grudnia 2022 r.,
  - zwiększenie wydajności i zabezpieczenie okolic śluz poprzez dostosowanie śluz w Hérinnes i Kain, zakończenie badań do grudnia 2023 r. i zakończeniu prac do grudnia 2030 r.;
- 2) w regionie Flandrii (Belgia): zakończenie badań dotyczących podwyższenia klasy ECMT śluz do Vb do grudnia 2022 r. oraz przygotowanie technicznego i finansowego planu wdrażania do grudnia 2023 r.;
- i) Lys: podwyższenie klasy ECMT do Vb (w jednym kierunku) i Va (w obu kierunkach) oraz umożliwienie transportu 3 warstw kontenerów do grudnia 2027 r., w tym:
- 1) w regionie Flandrii (Belgia), między Gandawą a Wervik:
- dostosowanie wszystkich śluz do klasy ECMT Vb, w tym śluz w Sint-Baafs-Vijve i w Harelbeke do grudnia 2021 r.,
  - dostosowanie do klasy ECMT Vb, w tym podniesienie mostów umożliwiające transport 3 warstw kontenerów do grudnia 2022 r. na kanale obejściowym Lys oraz do grudnia 2027 r. na pozostałych odcinkach;
- 2) w regionie Walonii (Belgia), w gminie Comines: podwyższenie klasy ECMT do Vb, w tym skrzyżowania w Comines, do grudnia 2027 r. oraz zabezpieczenie warunków żeglugowych, w szczególności poprzez wymianę jazu w Comines, do grudnia 2030 r.;
- 3) we Francji, między Deûlémont a Comines: podwyższenie klasy ECMT do Vb do grudnia 2024 r.;

- j) sieć łącząca we Flandrii:
- 1) badania dotyczące modernizacji odcinków śródlądowej drogi wodnej we Flandrii zapewniających bezpośrednie połączenie z głównym połączeniem Sekwana–Skalda do grudnia 2022 r.:
    - podwyższenie klasy ECMT do Va w przypadku połączeń z portami morskimi w Zeebrugge (kanał Gandawa–Brugia) oraz w Antwerpii (Górna Skalda) – umożliwiające transport 3 warstw kontenerów,
    - podwyższenie klasy ECMT kanałów Roulers-Lys oraz Bossuit-Kortrijk do Va;
  - 2) przygotowanie technicznego i finansowego planu wdrażania zawierającego szczegółową ocenę priorytetów na potrzeby niezbędnych modernizacji powyższych odcinków do grudnia 2023 r.;
- k) Senefte–Antwerpia, na odcinkach we Flandrii i w Walonii: przeprowadzenie badań w szczególności dotyczących podwyższenia klasy ECMT do pełnowartościowej klasy IV do grudnia 2022 r. oraz przygotowanie technicznego i finansowego planu wdrażania dotyczącego niezbędnych modernizacji do grudnia 2023 r.;
- l) działania ogólne:
- 1) przygotowanie ram polityki skoordynowanej między różnymi stronami w celu promowania pełnego rozwoju infrastruktury paliw alternatywnych na całej długości sieci Sekwana–Skalda – zgodnie z krajowymi ramami polityki przedłożonymi przez Belgię i Francję w odniesieniu do dyrektywy Parlamentu Europejskiego i Rady 2014/94/UE<sup>(2)</sup> – do grudnia 2022 r., mając na celu ich stopniowe wdrażanie do grudnia 2030 r.;
  - 2) wdrożenie zintegrowanych i skutecznych usług zarządzania ruchem i transportem transgranicznym na całej długości sieci Sekwana–Skalda, w tym pełnowymiarowe wdrożenie usług informacji rzecznej zgodnie z dyrektywą 2005/44/WE Parlamentu Europejskiego i Rady<sup>(3)</sup>, do grudnia 2028 r.;
  - 3) rozwój multimodalnych platform logistycznych na sieci Sekwana–Skalda do grudnia 2028 r.

### Artykuł 3

#### Zarządzanie

1. Koordynatora europejskiego ds. korytarza sieci bazowej Morze Północne–Morze Śródziemne oraz przedstawiciela Komisji Europejskiej zaprasza się do udziału w posiedzeniach rady nadzorczej spółki (*conseil de surveillance*) Société du canal Seine-Nord Europe w charakterze obserwatorów.
2. Postępy w działaniach określonych w art. 2 należy regularnie omawiać w ramach międzyrządowej komisji ds. przygotowania i ukończenia projektu Sekwana–Skalda oraz w ramach EUIG Sekwana–Skalda. Koordynatora europejskiego ds. korytarza sieci bazowej Morze Północne–Morze Śródziemne oraz przedstawiciela Komisji zaprasza się do udziału w charakterze obserwatorów w posiedzeniach międzyrządowej komisji co najmniej dwa razy w roku oraz w posiedzeniach EUIG Sekwana–Skalda co najmniej trzy razy w roku.

### Artykuł 4

#### Sprawozdawczość

Co najmniej raz w roku Belgia i Francja informują Komisję i koordynatora europejskiego ds. korytarza sieci bazowej Morze Północne–Morze Śródziemne o postępach w realizacji działań, o których mowa w art. 2, oraz powiadamiają o wszelkich odnotowanych opóźnieniach, określając przyczyny tych opóźnień i wskazując podjęte środki naprawcze. W tym celu państwa członkowskie mogą, w stosownych przypadkach, wykorzystywać treść rocznych sprawozdań o stanie działania, które mają być składane zgodnie z umowami o udzielenie dotacji w ramach instrumentu „Łącząc Europę”.

### Artykuł 5

#### Przegląd

Najpóźniej do dnia 31 grudnia 2023 r., na wniosek Belgii i Francji, bądź z własnej inicjatywy, oraz z pomocą koordynatora europejskiego ds. korytarza sieci bazowej Morze Północne–Morze Śródziemne, Komisja dokonuje przeglądu działań i harmonogramu, o których mowa w art. 2.

<sup>(2)</sup> Dyrektywa Parlamentu Europejskiego i Rady 2014/94/UE z dnia 22 października 2014 r. w sprawie rozwoju infrastruktury paliw alternatywnych (Dz.U. L 307 z 28.10.2014, s. 1).

<sup>(3)</sup> Dyrektywa 2005/44/WE Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 7 września 2005 r. w sprawie zharmonizowanych usług informacji rzecznej (RIS) na śródlądowych drogach wodnych we Wspólnocie (Dz.U. L 255 z 30.9.2005, s. 152).

*Artykuł 6*

Niniejsza decyzja skierowana jest do Królestwa Belgii i do Republiki Francuskiej.

Sporządzono w Brukseli dnia 27 czerwca 2019 r.

*W imieniu Komisji*  
Violeta BULC  
Członek Komisji

---