



DECYZJA WYKONAWCZA KOMISJI (UE) 2024/1888

z dnia 10 lipca 2024 r.

w sprawie projektu transgranicznego Sekwana–Skalda w ramach korytarzy sieci bazowej „Morze Północne–Morze Śródziemne” i „Atlantyk” oraz uchylecia decyzji wykonawczej (UE) 2019/1118

(notyfikowana jako dokument nr C(2024) 4754)

(Jedynie teksty w języku francuskim i niderlandzkim 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 ⁽¹⁾, w szczególności jego art. 47 ust. 2,

a także mając na uwadze, co następuje:

- (1) Dekarbonizacja transportu jest jednym z kluczowych celów polityki Unii. W komunikacie „Europejski Zielony Ład” ⁽²⁾ z dnia 11 grudnia 2019 r. Komisja potwierdziła i wzmocniła ambicje Unii w zakresie walki ze zmianą klimatu. W tym kontekście wspieranie transportu wodnego śródlądowego w celu zapewnienia przepływu towarów i pasażerów, jak określono w strategii na rzecz zrównoważonej i inteligentnej mobilności ⁽³⁾, jest ważną polityką transportową Unii i wieloletnim priorytetem w procesie wdrażania sieci TEN-T.
- (2) 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.
- (3) Łącząc Francję, Belgię, Niderlandy i – z dalek położonych obszarów – Niemcy, sieć Sekwana–Skalda ma wyraźny wymiar transgraniczny.
- (4) W rozporządzeniu Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2021/1153 ⁽⁴⁾ sieć Sekwana–Skalda i powiązane dorzecza Sekwany, Skaldy i Mozy to wstępnie zidentyfikowane połączenia transgraniczne w korytarzu sieci bazowej Morze Północne–Morze Śródziemne, a odcinek Hawr–Paryż znajduje się w korytarzu 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 planach 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.
- (5) Jednym z głównych celów projektu jest zapewnienie, aby główne trasy sieci Sekwana–Skalda posiadały co najmniej klasę Va ECMT, oraz zagwarantowanie dobrych warunków żeglugowych.

⁽¹⁾ Dz.U. L 348 z 20.12.2013, s. 1, ELI: <http://data.europa.eu/eli/reg/2013/1315/oj>.

⁽²⁾ Komunikat Komisji do Parlamentu Europejskiego, Rady Europejskiej, Rady, Komitetu Ekonomiczno-Społecznego i Komitetu Regionów „Europejski Zielony Ład”, COM(2019) 640 final.

⁽³⁾ Komunikat Komisji do Parlamentu Europejskiego, Rady, Europejskiego Komitetu Ekonomiczno-Społecznego i Komitetu Regionów pt. „Strategia na rzecz zrównoważonej i inteligentnej mobilności – europejski transport na drodze ku przyszłości”, COM(2020) 789 final.

⁽⁴⁾ Rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2021/1153 z dnia 7 lipca 2021 r. ustanawiające instrument „Łącząc Europę” i uchylające rozporządzenia (UE) nr 1316/2013 i (UE) nr 283/2014 (Dz.U. L 249 z 14.7.2021, s. 38, ELI: <http://data.europa.eu/eli/reg/2021/1153/oj>).

- (6) 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.
- (7) 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. Przyczyniłoby się to do osiągnięcia celów w zakresie przesunięcia transgranicznego i międzygałęziowego, określonych w planach prac dotyczących 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.
- (8) Jasne określenie niezbędnych działań mających na celu dalsze wdrażanie i ukończenie projektu Sekwana–Skalda oraz harmonogramu ich realizacji jest ważne także z punktu widzenia planowania i pełnej optymalizacji dostępności funduszy europejskich, krajowych i regionalnych, jak również finansowania prywatnego. Współfinansowanie unijne wywiera efekt mnożnikowy na krajowy i regionalny proces decyzyjny dotyczący realizacji działań.
- (9) 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 w ramach różnych programów finansowania. Działania realizowane są obecnie na podstawie wszystkich odnośnych umów o udzielenie dotacji w ramach instrumentu „Łącząc Europę”, podpisywanych od 2014 r.
- (10) Od czasu przyjęcia decyzji wykonawczej Komisji (UE) 2019/1118 ^(⁸) realizacja projektu Sekwana–Skalda weszła wyraźnie w nową ważną i bardzo widoczną fazę, gdy zakończono główne analizy. Prowadzone prace obejmują liczne lokalizacje, w tym sektor 1 kanału Sekwana–Europa Północna, odbudowę jazów oraz modernizację śluz na górnej i dolnej Sekwanie, a także na transgranicznej rzece Lys.
- (11) Główne dotychczasowe osiągnięcia obejmują m.in.: (i) podwyższenie klasy toru górnej Skaldy w Walonii do ECMT Va od stycznia 2020 r., w tym modernizację przepływu przez Tournai do klasy toru ECMT Va (w jednym kierunku); (ii) oddanie do użytku od sierpnia 2020 r. nowych śluz klasy ECMT Vb w St-Baafs-Vijve i Harelbeke, co usprawniło żeglugę na Lys, stanowiącej część szlaku Sekwana–Skalda we Flandrii; (iii) ponowne otwarcie w listopadzie 2023 r. transgranicznego kanału Condé–Pommeroeul z klasą ECMT Va.
- (12) Zgodnie z art. 5 decyzji wykonawczej (UE) 2019/1118 dokonano przeglądu w celu aktualizacji harmonogramu realizacji pozostałych działań.
- (13) 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.

⁽⁸⁾ 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 (Dz.U. L 176, 1.7.2019, p. 61, ELI: http://data.europa.eu/eli/dec_impl/2019/1118/oj).

- (14) 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. 27 stycznia 2022 r. Komisja Międzyrządowa przedstawiła sprawozdanie na temat stanu realizacji. Sprawozdanie to zawiera również informacje na temat postępów prac wraz z niezbędnymi wnioskami dotyczącymi dostosowania i dopracowania ogólnego harmonogramu. Ze względu na istotny wpływ pandemii koronawirusa w latach 2020–2022 na warunki realizacji projektu dokonano przede wszystkim dostosowania harmonogramu określonego w art. 2.
- (15) 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 przesadzając o zobowiązaniach finansowych państwa członkowskiego lub Unii.
- (16) Zainteresowane państwa członkowskie powinny przestrzegać unijnych przepisów dotyczących ochrony środowiska, w szczególności przepisów dyrektywy Parlamentu Europejskiego i Rady 2011/92/UE⁽⁶⁾ w sprawie oceny skutków wywieranych przez niektóre przedsięwzięcia publiczne i prywatne na środowisko, dyrektywy Parlamentu Europejskiego i Rady 2001/42/WE⁽⁷⁾ w sprawie oceny wpływu niektórych planów i programów na środowisko, dyrektywy Parlamentu Europejskiego i Rady 2009/147/WE w sprawie ochrony dzikiego ptactwa⁽⁸⁾, dyrektywy Rady 92/43/EWG⁽⁹⁾ w sprawie ochrony siedlisk przyrodniczych oraz dzikiej fauny i flory, dyrektywy Parlamentu Europejskiego i Rady 2000/60/WE⁽¹⁰⁾ ustanawiającej ramy polityki Wspólnoty w dziedzinie wody.
- (17) Bez uszczerbku dla przepisów art. 47 ust. 2 akapit drugi rozporządzenia (UE) nr 1315/2013 w niniejszej decyzji należy przewidzieć klauzulę przeglądową.
- (18) Ponieważ działania niezbędne do dokończenia projektu transgranicznego Sekwana–Skalda są obecnie określone w niniejszej decyzji, należy uchylić decyzję wykonawczą (UE) 2019/1118.
- (19) Środki przewidziane w niniejszej decyzji zostały zatwierdzone przez Belgię i Francję.
- (20) 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.

⁽⁶⁾ Dyrektywa Parlamentu Europejskiego i Rady 2011/92/UE z dnia 13 grudnia 2011 r. w sprawie oceny skutków wywieranych przez niektóre przedsięwzięcia publiczne i prywatne na środowisko (Dz.U. L 26 z 28.1.2012, s. 1, ELI: <http://data.europa.eu/eli/dir/2011/92/oj>).

⁽⁷⁾ Dyrektywa 2001/42/WE Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 27 czerwca 2001 r. w sprawie oceny wpływu niektórych planów i programów na środowisko (Dz.U. L 197 z 21.7.2001, s. 30, ELI: <http://data.europa.eu/eli/dir/2001/42/oj>).

⁽⁸⁾ Dyrektywa Parlamentu Europejskiego i Rady 2009/147/WE z dnia 30 listopada 2009 r. w sprawie ochrony dzikiego ptactwa (Dz.U. L 20 z 26.1.2010, s. 7, ELI: <http://data.europa.eu/eli/dir/2009/147/oj>).

⁽⁹⁾ Dyrektywa Rady 92/43/EWG z dnia 21 maja 1992 r. w sprawie ochrony siedlisk przyrodniczych oraz dzikiej fauny i flory (Dz.U. L 206 z 22.7.1992, s. 7, ELI: <http://data.europa.eu/eli/dir/1992/43/oj>).

⁽¹⁰⁾ Dyrektywa 2000/60/WE Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 23 października 2000 r. ustanawiająca ramy wspólnotowego działania w dziedzinie polityki wodnej (Dz.U. L 327 z 22.12.2000, s. 1, ELI: <http://data.europa.eu/eli/dir/2000/60/oj>).

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 2028 r., renowacja śluz (m.in. w Evry i Vigneux) oraz wydłużenie i pogłębienie śluzy w Ablon do grudnia 2029 r.;
 - ustanowienie systemu zdalnego sterowania śluz i jazów, do grudnia 2027 r.;
 - poprawa infrastruktury żeglugowej i usług świadczonych na rzecz użytkowników, do grudnia 2027 r.;
 - zakończenie analiz przygotowawczych do grudnia 2025 r., prace przygotowawcze mające na celu podwyższenie klasy ECMT odcinka między Bray-sur-Seine a Nogent-sur-Seine (28 km, w tym budowa nowego kanału o długości 10 km) do Va do grudnia 2028 r. oraz rozpoczęcie głównych prac do grudnia 2030 r.;
- b) Seine-Aval, od Suresnes do Hawru: modernizacja i poprawa warunków żeglugowych do grudnia 2027 r.
 - renowacja śluz (m.in. w Méricourt, Bougival, Suresnes, Andrézy, Notre-Dame-de-la-Garenne, Amfreville) oraz przedłużenie jednej ze śluz w Méricourt, do grudnia 2026 r.;
 - modernizacja jazów (Port-Mort, Poses, Méricourt, Bougival, Suresnes, Andrézy, Denouval) do grudnia 2027 r., w tym wzmocnienie wału w Croissy-sur-Seine do grudnia 2025 r.;
 - ustanowienie systemu zdalnego sterowania śluz i jazów, do grudnia 2027 r.;
 - poprawa infrastruktury żeglugowej i usług świadczonych na rzecz użytkowników, do grudnia 2027 r.;
 - budowa kładki dla pieszych w Poses-Amfreville, do grudnia 2026 r.;
- c) Oise, od Conflans-Sainte-Honorine do Compiègne: podwyższenie klasy ECMT do Vb i poprawa warunków żeglugowych, do grudnia 2028 r.
 - podwyższenie klasy ECMT rzeki Oise do Vb między Creil a Compiègne (MAGEO: pogłębienie, przebudowa nabrzeża i zabezpieczenie podpór mostowych, utworzenie obiektu kompensacji hydraulicznej w Verneuil i elementów środowiskowych) do grudnia 2028 r.;
 - odbudowa mostu w Mours, do grudnia 2028 r.,
 - ustanowienie systemu zdalnego sterowania śluz i jazów, do grudnia 2027 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 2030 r.
 - 1) sektor 1 od Compiègne do Passel (18,6 km), w tym budowa śluzy w Montmacq:
 - zakończenie prac do grudnia 2029 r.;
 - oddanie do użytku odcinka drogi wodnej do czerwca 2030 r.;

- 2) sektor 2 od Passel do Allaines (46 km), przebiegający przez 33 gminy, sektor 3 od Allaines do Etricourt-Manancourt (15 km), przebiegający przez 3 gminy, i sektor 4 od Etricourt-Manancourt do Aubencheul-au-Bac (28 km), przebiegający przez 11 gmin, w tym budowa śluz w Noyon, Catigny, Allaines, Marquion-Bourlon, Oisy-Le-Verger i śluzy na skrzyżowaniu z Canal du Nord na południe od śluzy w Allaines), zbiornika w Louette oraz mostu kanałowego (*pont-canal*) o długości 1,33 km, przecinającego dolinę Sommy:
 - jednolite pozwolenie środowiskowe do sierpnia 2024 r.;
 - rozpoczęcie głównych prac do września 2025 r.;
 - zakończenie prac do czerwca 2030 r.;
 - oddanie do użytku odcinka drogi wodnej do grudnia 2030 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: w celu stopniowej kalibracji kanału do klasy ECMT Va (w obu kierunkach) i Vb (w jednym kierunku) oraz poprawy warunków nawigacyjnych, do grudnia 2027 r.
 - 1) na wszystkich odcinkach:
 - pierwsza faza wstępnych analiz dotyczących zwiększenia wydajności śluz (poprzez ich poszerzenie lub wydłużenie), do czerwca 2025 r.;
 - ustanowienie systemu zdalnego sterowania śluz do grudnia 2025 r.;
 - przeprowadzenie analiz określających środki dostosowujące wysokość obiektów inżynierskich na osi Dunkierka-Escaut na potrzeby przepływu statków przewożących trzy warstwy kontenerów, do września 2027 r.;
 - stopniowe zabezpieczenie warunków żeglugowych dla statków klasy Va ECMT, do grudnia 2027 r.;
 - 2) odcinek od Arleux do Deulemont:
 - podwyższenie klasy ECMT rzeki Deûle do Va (w obu kierunkach) i Vb (w jednym kierunku), do czerwca 2024 r.;
 - wydłużenie śluzy w Quesnoy-sur-Deûle, do grudnia 2026 r.;
 - 3) 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 2027 r.;
 - analizy dotyczące renowacji dolnej części koryta i stałego podłoża śluzy w Fontinettes, do grudnia 2030 r.;
- f) dolina Sambry i Mozy, od Pommerœul do Namur: podwyższenie klasy ECMT do Va, do grudnia 2030 r.
 - na wszystkich odcinkach: ustanowienie systemu zdalnego sterowania jazów i śluz, do grudnia 2030 r.
 - 1) odcinek od Pommerœul do Seneffe: podwyższenie klasy ECMT do Va, w tym dostosowanie kanału Nimy–Blaton–Péronnes i budowa śluzy w Obourg (klasa ECMT Va) obok istniejącej śluzy (klasa ECMT IV), zakończenie prac do grudnia 2030 r.;
 - 2) odcinek od Seneffe do Charleroi: podwyższenie klasy ECMT do Va oraz budowa nowych śluz odpowiednio w Marchienne, Gosselies i Viesville (klasa ECMT Va) obok istniejących śluz (klasa ECMT IV), ukończenie do grudnia 2030 r.;
 - 3) odcinek od Charleroi do Namur:
 - poprawa możliwości przepływania i warunków żeglugowych, zakończenie analiz do grudnia 2024 r. i zakończenie prac do 2030 r.;

- g) Górna Skalda:
- 1) w regionie Walonii (Belgia): zwiększenie przepustowości dzięki podwojeniu śluz i zabezpieczenie okolic śluz poprzez dostosowanie śluz w Hérinnes i Kain, zakończenie analiz do grudnia 2026 r. i zakończenie prac do grudnia 2030 r.;
 - 2) w regionie Flandrii (Belgia): zakończenie analiz dotyczących podwyższenia klasy ECMT śluz do Vb do czerwca 2024 r. oraz przygotowanie technicznego i finansowego planu wdrażania do czerwca 2025 r.;
- h) Lys: podwyższenie klasy ECMT do Vb (w jednym kierunku) i Va (w obu kierunkach) oraz umożliwienie transportu 3 warstw kontenerów, do grudnia 2030 r., w tym:
- 1) w regionie Flandrii (Belgia), między Gandawą a Wervik:
 - dostosowanie do klasy ECMT Vb, w tym podwyższenie mostów w celu umożliwienia transportu 3 warstw kontenerów:
 - na odcinku Deinze–St-Baafs–Vijve do grudnia 2026 r.;
 - na odcinku St-Baafs–Vijve–Harelbeke do grudnia 2028 r.;
 - na odcinkach Harelbeke–Menen i Menen–Wervik do grudnia 2030 r.;
 - 2) w regionie Walonii (Belgia), w gminie Comines: zabezpieczenie żeglugi, zwłaszcza poprzez modernizację jazu i śluzy w Comines, do grudnia 2030 r.;
 - 3) we Francji, między Deûlémont a Comines: podwyższenie klasy ECMT do Vb, do grudnia 2025 r.;
- i) sieć łącząca we Flandrii:
- 1) analizy dotyczące modernizacji odcinków śródlądowej drogi wodnej we Flandrii zapewniających bezpośrednie połączenie z głównym połączeniem Sekwana–Skalda, do grudnia 2024 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, do grudnia 2024 r.;
 - podwyższenie klasy ECMT kanałów Roulers–Lys oraz Bossuit–Kortrijk do Va, do grudnia 2024 r.;
 - 2) przygotowanie technicznego i finansowego planu wdrażania, w tym szczegółowej oceny priorytetów na potrzeby niezbędnych modernizacji powyższych odcinków, do grudnia 2025 r.;
- j) sieć łącząca w Walonii:
- od Péronnes do Pommeroeul, na kanale Nimy–Blaton–Péronnes: przeprowadzenie analiz dotyczących w szczególności podwyższenia klasy ECMT do pełnowartościowej klasy IV, do grudnia 2030 r., oraz przygotowanie technicznego i finansowego planu wdrażania dotyczącego niezbędnych modernizacji, do grudnia 2030 r.;
- k) Seneffe–Antwerpia:
- 1) na odcinkach we Flandrii i w Walonii: przeprowadzenie analiz dotyczących w szczególności podwyższenia klasy ECMT do pełnowartościowej klasy IV, do grudnia 2024 r., oraz przygotowanie technicznego i finansowego planu wdrażania dotyczącego niezbędnych modernizacji, do grudnia 2025 r.;
 - 2) na odcinku w Walonii:
 - modernizacja i zabezpieczenie nachylonej płaszczyzny w Ronquières i śluzy w Ittre, do grudnia 2030 r.;
 - ustanowienie systemu zdalnego sterowania śluzy w Ittre, do grudnia 2030 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 ⁽¹⁾, do grudnia 2024 r., mając na celu ich stopniowe wdrożenie 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 ⁽²⁾, do grudnia 2028 r.;
- 3) rozwój multimodalnych platform logistycznych na sieci Sekwana–Skalda, do grudnia 2030 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 ich przyczyny i wskazując przedsięwzięte 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 2027 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.

⁽¹⁾ 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, ELI: <http://data.europa.eu/eli/dir/2014/94/oj>).

⁽²⁾ 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, ELI: <http://data.europa.eu/eli/dir/2005/44/oj>).

Artykuł 6

Uchylenie

Decyzja wykonawcza (UE) 2019/1118 traci moc.

Artykuł 7

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

Sporządzono w Brukseli dnia 10 lipca 2024 r.

W imieniu Komisji
Adina Ioana VĂLEAN
Członek Komisji
