

NOTĂ DE FUNDAMENTARE

Cu ocazia Conferinței de la Helsinki, la 10 decembrie 1999, România și Republica Bulgaria au fost invitate să înceapă negocierile de aderare la Uniunea Europeană. Ulterior, Guvernele celor două țări au luat hotărârea de a se construi un nou pod peste Dunăre. România și Republica Bulgaria au consemnat luarea deciziei construirii unui pod în zona Calafat/Vidin cu ocazia semnării, la data de 7 februarie 2000, la Bruxelles, a Minutei comune a întâlnirii dintre delegațiile guvernelor român și bulgar, la care au participat și Coordonatorul Special al Pactului de Stabilitate pentru Europa de Sud-Est, domnul Bodo Hombach și Comisarul european pentru extindere, domnul Gunter Verheugen.

La data de 27 martie 2000, domnul Mugur Constantin Isărescu, Prim-ministru al Guvernului României, a semnat alături de domnul Ivan Kostov, Prim-ministru al Guvernului Republicii Bulgaria, Declarația comună asupra construcției unui nou pod peste Dunăre între cele două țări, în zona Calafat/Vidin.

În conformitate cu cele prevăzute în această Declarație, partea bulgară a transmis părții române textul unui proiect de Acord între Guvernul României și Guvernul Republicii Bulgaria privind aspectele tehnice, financiare, juridice și organizatorice referitoare la construirea unui nou pod mixt (rutier și feroviar) peste Dunăre între cele două țări. Proiectul Acordului a fost elaborat de serviciile specializate ale Comisiei Europene.

În urma negocierilor proiectului de Acord și a convenirii textului, la data de 5 iunie 2000, la București, cei doi miniștri ai afacerilor externe din România și Republica Bulgaria, domnul Petre Roman și, respectiv, doamna Nadejda Mihailova au semnat “Acordul între Guvernul României și Guvernul Republicii Bulgaria privind aspectele tehnice, financiare, juridice și organizatorice

referitoare la construirea unui nou pod mixt (rutier și feroviar) de frontieră între cele două țări, peste fluviul Dunărea”.

Pentru semnarea acestui Acord s-a ținut seama de faptul că Uniunea Europeană este foarte interesată de construirea acestui obiectiv de infrastructură și implicit, sprijină și dezvoltarea infrastructurii de transport pe teritoriul României fără ca România să renunțe la proiectele prioritare de infrastructură deja promovate.

Podul va asigura continuitatea ramurii sudice a Coridorului Paneuropean de Transport nr. IV, asigurând o legătură directă între Grecia și restul Uniunii Europene, legătură tratată de către Uniunea Europeană ca o alternativă a traseului prin Iugoslavia.

Acordul preia prevederile incluse în Declarația Conferinței Paneuropene a Transporturilor de la Creta, însușite de Comisia Europeană, care respectă dispozițiile Deciziei Parlamentului European și a Consiliului nr.1692/96/EC privind liniile directe comunitare pentru dezvoltarea rețelei paneuropene de transport, precum și prevederile Directivei Consiliului 85/337/CEE privind evaluarea efectelor unor proiecte publice și private asupra mediului.

Părțile au convenit că finanțarea construcției podului va fi realizată exclusiv de partea bulgară, partea română fiind angrenată în construirea/modernizarea racordurilor la pod și a infrastructurii de acces de pe teritoriul României.

Odată cu punerea în funcțiune a podului, România va deveni proprietarul acelei părți a podului situată între malul românesc al fluviului și mijlocul podului, iar Republica Bulgaria va deveni proprietarul acelei părți a podului situată între malul bulgăresc al fluviului și mijlocul podului.

Acordurile bilaterale subsecvente prezentului Acord care se vor încheia în perioada următoare vor stabili:

- modul și durata recuperării complete a fondurilor investite în pod;
- organismul care va stabili modul de colectare și distribuire a veniturilor;
- organismul însărcinat cu auditul general (calcularea și contabilitatea costurilor, etc.);
- valoarea activelor dobândite și aflate în proprietatea României și a Republicii Bulgaria;
- alte probleme legate de exploatarea, întreținerea și repararea podului.
- înființarea unui sistem comun de control vamal la ambele capete ale podului. Controlul vamal comun al transportului rutier va fi efectuat pe teritoriul român și, respectiv, cel al transportului feroviar, pe teritoriul bulgar.

Prin acest Acord s-a reglementat și modul de finanțare a proiectelor și a lucrărilor de construcție a podului precum și modul de împărțire a veniturilor din exploatarea podului, pentru care se va ține cont nu numai de contribuția fiecărei părți ci și de eventualele compensații care trebuie primite de România pentru plata dobânzilor la creditele contractate pentru realizarea infrastructurii.

Urgența adoptării acestei ordonanțe în conformitate cu art.114 din Constituție rezidă în faptul că încheierea Acordului a fost una din condițiile impuse României pentru deschiderea negocierilor de aderare la Uniunea Europeană. Ratificarea Acordului este imperios necesară pentru a demonstra consecvența României în relațiile cu Bulgaria și cu Uniunea Europeană, este un proces indispensabil solicitării/obținerii oricărei finanțări internaționale și constituie un argument în favoarea deschiderii negocierilor de aderare pentru Capitolul 9 – “Politica transporturilor”.

Părțile au fost de acord asupra încurajării companiilor de construcție naționale pentru implicarea acestora în toate fazele proiectării și construcției.

Având în vedere cele de mai sus, am elaborat prezentul proiect de ordonanță, ^{de urgență} care în forma prezentată a fost avizat de către ministerele interesate și pe care îl supunem spre adoptare.

MINISTRU DE STAT

MINISTRUL TRANSPORTURILOR

MINISTRUL AFACERILOR EXTERNE

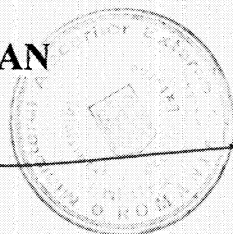
ANCA DANIELA BOAGIU

Anca Daniela Boagiu

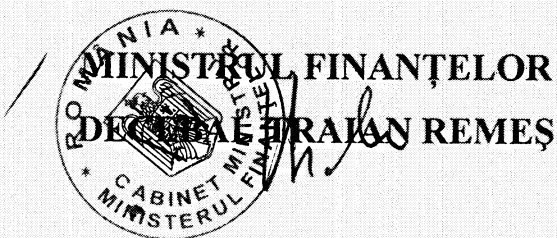


PETRE ROMAN

Petre Roman



AVIZĂM FAVORABIL:



DECRETUL TRAIAN REMEȘ

MINISTRUL LUCRĂRILOR PUBLICE ȘI AMENAJĂRII TERITORIULUI

NICOLAE NOICA

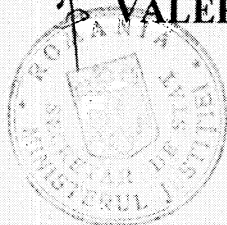
Nicolae Noica



MINISTRU DE STAT

MINISTRUL JUSTIȚIEI

VALERIU STOICA



Valeriu Stoica