



Parlamentul României

Senat

Comisia Economica

București 10.01.2001
Nr. XII / 45

R A P O R T

la proiectul de Lege pentru aprobarea Ordonanței de Urgență a Guvernului nr.149/28.09.2000 pentru ratificarea Acordului dintre 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, semnat la București, la 5 iunie 2000

Comisia Economică a fost sesizată cu adresa L 312 din 12 octombrie 2000 pentru analiza în fond a acestui proiect de lege.

Analizele au fost făcute pe parcursul mai multor ședințe de comisie, atât în legislatura 1996 - 2000, cât și în noua legislatură.

În urma dezbaterilor din ședința din data de 9 ianuarie 2001, care au avut loc în prezența specialiștilor din minister, au rezultat, în principal, următoarele aspecte:

Necesitatea construirii unui al doilea pod peste Dunăre a apărut încă înainte de evenimentele din decembrie 1989, ca urmare a intensificării schimburilor comerciale dintre statele Uniunii Europene și cele din sud-estul Europei și din Orientul Apropiat.

Uniunea Europeană este interesată în construirea acestui pod care asigură continuitatea ramurii sudice a Coridorului Paneuropean de Transport nr. IV asigurându-se astfel o legătură directă între Grecia și restul Uniunii Europene, 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.

Punerea în practică a Deciziilor Parlamentului European a fost amânată de la an la an din cauza divergențelor de păreri dintre România și Bulgaria, privind locul de amplasare a podului, fiecare parte dorind ca traseul feroviar și rutier prin propria țară să fie cât mai lung.

Cu ocazia Conferinței de la Helsinki, la 10 decembrie 1999, când România și Republica Bulgaria au fost invitate să înceapă negocierile de aderare la Uniunea Europeană s-a pus din nou problema construirii acestui pod. România și Republica Bulgaria au consemnat luarea deciziei politice de construire a podului 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.

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 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 pod mixt (rutier și feroviar) de frontieră între cele două țări, peste fluviul Dunărea".

Odată cu punerea în funcțiune a podului, România va deveni proprietarul acelei părți a podului situat 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.

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.

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.

În legătură cu repartizarea veniturilor colectate din exploatarea podului membrii Comisiei Economice semnaleză plenului Senatului următoarele aspecte:

- La art. 9 punctul 2 se prevede că **"veniturile colectate din exploatarea obiectivului vor fi distribuite proporțional cu sumele investite de Părțile Contractante pentru proiectarea și construirea Obiectivului"**

Aceasta înseamnă că României îi va reveni o parte foarte mică din veniturile colectate întrucât potrivit art. 7 **"partea română va asigura finanțarea pentru proiectul tehnic și construcția infrastructurii conexe de pe teritoriul român"**.

- Pe de altă parte la art. 11, punctul 3 se prevede că **"odată cu punerea podului în funcțiune, fiecare Parte Contractantă va lua măsuri de întreținere a acelei părți de pod aflată în proprietatea sa "** (respectiv jumătate de pod).

Rezultă că România va avea cheltuieli de întreținere egale cu Bulgaria pe toată perioada de exploatare a podului, în timp ce marea majoritate a veniturilor vor fi distribuite Bulgariei.

Menționăm că în avizul favorabil al Consiliului Legislativ se face observația că repartizarea veniturilor colectate din exploatarea podului ar trebui să se facă proporțional cu sumele investite de fiecare Parte Contractantă numai până la amortizarea investiției, după care repartizarea să fie egală între cele două părți.

Această propunere este susținută și în avizul primit de la Comisia pentru politică externă a Senatului.

În cursul dezbaterilor din Comisie reprezentanții Ministerului Lucrărilor Publice, Transporturilor și Locuinței au precizat că semnarea acestui Acord a fost o decizie politică față de organismele Uniunii Europene și că **actualul Guvern susține această decizie în perspectiva aderării României la Uniunea Europeană.**

Analizând textul Acordului Comisia a considerat important cuprinsul art.14 care prevede:

Art. 14. "Autoritățile competente ale Părților Contractante vor încheia acorduri bilaterale subsecvente stabilind:

- modul și durata recuperării complete a fondurilor investite în Obiectiv;
- 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 Republicii Bulgaria;
- alte probleme legate de exploatarea, întreținerea și repararea Obiectivului."

În spiritul acestui articol membrii Comisiei Economice recomandă Guvernului să acorde o atenție deosebită încheierii acestor acorduri bilaterale subsecvente în care să se prevadă următoarele clauze:

1. Repartizarea veniturilor colectate să se facă proporțional cu sumele investite de fiecare parte până la amortizarea "Obiectivului", după care să se facă în mod egal.
2. Până la amortizarea "Obiectivului" partea română să primească echivalentul sumelor cheltuite pentru întreținerea jumătății de pod aflată în proprietatea sa.

Comisia Economică a hotărât cu majoritate de voturi (două abțineri) să propună plenului Senatului adoptarea acestui proiect de lege în forma trimisă de Guvern, fără modificări, acesta urmând să țină seamă de recomandarea făcută mai sus.

Precizăm că legea are caracter de lege organică, iar ratificarea Acordului prin ordonanță de urgență a fost justificată.


PREȘEDINTE
Dan, Mircea POPESCU


SECRETAR
Dorel Constantin ONACA

