

NOTĂ DE FUNDAMENTARE

În anul 1987, la propunerea Guvernului Poloniei, a fost inițat, sub egida Comisiei Economice pentru Europa a Organizației Națiunilor Unite (CEE/ONU) și cu asistența Programului Națiunilor Unite pentru Dezvoltare (PNUD), un proiect pentru modernizarea legăturii internaționale feroviare Scandinavia - Europa de Sud, denumit în continuare proiectul Calea Ferată Trans-Europeană (TER).

Proiectul TER, împreună cu proiectul Autostrada Trans-Europeană Nord-Sud (TEM), își propune realizarea unor condiții mai bune pentru transportul de călători și mărfuri, inclusiv prin operațiuni de transport combinat, între Europa de Nord și Europa Centrală, spre Orientul Mijlociu și Asia.

La data de 10 decembrie 1990, Guvernul României a aprobat participarea la proiectul TER. Parlamentul României a ratificat participarea la proiectul TER prin Legea nr.124/1994, publicată în Monitorul Oficial al României, Partea I, nr. 351 din 19 decembrie 1994, precum și prelungirea participării la proiectul TER prin Legea nr.10/1998, publicată în Monitorul Oficial al României, Partea I, nr. 15 din 19 ianuarie 1998.

În luna mai 1992, în urma întreruperii finanțării proiectului TER de către PNUD, la sugestia CEE/ONU, s-a decis continuarea derulării proiectului TER prin finanțarea acestuia de către guvernele participante, în valoare de 10.000 USD / an / țară. S-a procedat în mod similar și în anul 1991, pentru finanțarea proiectului TEM, în valoare de 7.500 USD / an / țară.

Finanțarea proiectului TER a fost convenită printr-un Acord, încheiat pe perioada 1992 - 1996, care, ulterior, a fost prelungit până la sfârșitul anului 2000.

Părțile semnatare ale Acordului TER sunt guvernele următoarelor state: Republica Austria, Bosnia-Hertzeșgovina, Republica Bulgaria, Republica Cehă, Croația, Georgia, Grecia, Republica Lituania, Republica Polonia, România, Federația Rusă, Republica Slovacă, Republica Slovenia, Republica Turcia și Republica Ungaria. În prezent se finalizează procedurile pentru aderarea la TER a Italiei și Republicii Letonia. De asemenea, Guvernul Republicii Moldova, Cabinetul Miniștrilor din Ucraina și Guvernul Macedonean participă la activitățile desfășurate în cadrul acestui proiect, în calitate de observatori.

Scopul proiectului TER este:

- să urmărească permanent modernizarea infrastructurii de transport feroviar și combinat în țările membre;
- să evalueze necesitatea sporirii capacității principalelor linii feroviare internaționale aparținând rețelei TER;

- să identifice porțiunile ce pot determina strangulări de trafic și să determine investițiile de capacitate pentru înlăturarea lor;
- să îmbunătățească calitatea transportului feroviar și a serviciilor pe rețeaua TER;
- să îmbunătățească eficiența economică a transportului internațional feroviar de marfă și călători pe rețeaua TER;

În perioada 1992 - 1996, activitatea în cadrul proiectului TER s-a focalizat în special pe dezvoltarea unor relații mai bune între coordonatorii infrastructurii feroviare din statele guvernelor participante, pe întocmirea unor studii de fezabilitate pentru modernizarea transportului internațional feroviar pe rețeaua TER, precum și pe armonizarea condițiilor operaționale la punctele feroviare de trecere a frontierei.

Începând cu anul 1995, în cadrul proiectului TER a fost elaborat un număr de studii de fezabilitate care include și rețeaua feroviară română, cum ar fi studiul de fezabilitate pentru modernizarea coridorului feroviar Republica Ungaria - România - Republica Bulgaria, și studiul pentru realizarea unui coridor feroviar România (Marea Neagră) - Ucraina - Republica Slovacă – Republica Polonia (Marea Baltică).

Un element important al activității TER l-a constituit realizarea unei baze de date tehnico-economice a traseelor feroviare TER, în scopul utilizării acesteia de către guvernele participante, la elaborarea studiilor de fezabilitate pentru investițiile feroviare pe rețeaua TER. Această bază de date va fi utilizată, contra cost, și de alte organizații internaționale cu activitate în domeniul transporturilor.

De asemenea, o componentă importantă a activității TER este instruirea și perfecționarea personalului de specialitate. Au fost organizate stagii de pregătire sau specializare, finanțate din fonduri TER în domeniul analizei tehnico-economice a proiectelor de investiții feroviare și elaborării documentației necesare pentru obținerea finanțării în conformitate cu cerințele băncilor finanțatoare, precum și în domeniul prognozei traficului feroviar și al problemelor comerciale pentru transportul feroviar de marfă și combinat.

Ținând seama de importanța colaborării statelor în domeniul feroviar și de avantajele pe care le pot obține din activitatea pe care o desfășoară în comun sub auspiciile proiectului TER, Comitetul Director al proiectului TER a convenit, cu ocazia reuniunii desfășurate în perioada 8 - 10 martie 2000, la Budapesta, să supună spre aprobare guvernelor participante prelungirea valabilității Acordului TER pentru perioada 2001 - 2005, fără ca acest document să mai fie semnat, întrucât textul Acordului nu a suferit schimbări majore.

Obligațiile financiare care îi revin Guvernului României în calitate de parte la Acordul TER, sunt achitate de Ministerul Transporturilor, ca ordonator de credite potrivit Ordonanței Guvernului nr.41/1994 privind autorizarea plății cotizațiilor la organizațiile

internaționale interguvernamentale la care România este parte, cu modificările și completările ulterioare la aceasta.

Cazul excepțional în promovarea, de urgență, a prezentei ordonanțe constă în faptul că aceste obligații nu vor putea fi achitate, în absența unui cadru legislativ adecvat. În consecință, se impun atât prelungirea valabilității Acordului, care încetează la data de 31 decembrie 2000, pentru perioada 2001 - 2005, cât și **îndeplinirea în regim de urgență a procedurilor interne legate de intrarea în vigoare a acestuia, până la data de 1 ianuarie 2001.**

Menținerea României în cadrul Acordului TER este în același timp de o importanță majoră în ceea ce privește integrarea în infrastructura europeană de transport feroviar, în condițiile în care Statele Membre ale Uniunii Europene pun un accent deosebit pe dezvoltarea infrastructurii feroviare de transport și în contextul în care țara noastră face eforturi deosebite în direcția integrării în Uniunea Europeană.

Este de subliniat faptul că nechitarea obligațiilor financiare care îi revin părții române ar putea crea dificultăți în alocarea creditelor externe pentru dezvoltarea infrastructurii de transport pe coridoarele pan-europene IV și IX, care traversează teritoriul României.

Având în vedere cele de mai sus, mai ales urgența prelungirii participării României la Acordul dintre Comisia Economică pentru Europa a națiunilor Unite (CEE/ONU) și guvernele participante la proiectul "Calea Ferată Trans-Europeană (TER)", am elaborat prezentul proiect de ordonanță de urgență care, în forma prezentată, a fost avizat de ministerele interesate și pe care îl supunem spre adoptare.

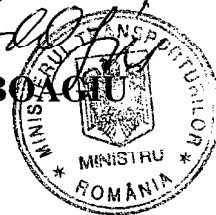
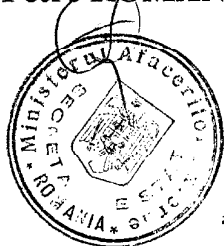
MINISTRUL DE STAT

MINISTRUL TRANSPORTURILOR

MINISTRUL AFACERILOR EXTERNE

Petre ROMAN

Anca Daniela BOACIU



AVIZĂM FAVORABIL:

MINISTRUL DE STAT

MINISTRUL JUSTIȚIEI

MINISTRUL FINANTELOR

Decebal Traian REMEȘ

Valeriu STOICA

