

**ЕС стандарт и евро-КАТ срещу ПТП,
или
Инструментът за самоуправление, наречен Брюксел *)**

Д-р Соломон Паси 1)
Красимира Мартинова 2)

Във войната по пътищата България уви, е един трагичен шампион. Измежду членките на ЕС, България е **втора** (след Румъния) по брой убити в годишен автопробег, които са **4.2 пъти повече** отколкото средното за ЕС.

От 1951, откогато имаме статистика, до 2006 по пътищата в България имаме 52 276 убити (колкото е населението на Асеновград или Кърджали). За сравнение, това е 2000 пъти повече от нашите жертви -- 26 човека – дадени във всички международни военни мисии, в които сме участвали през този период. Имаме още и 318 388 ранени по пътищата (сравними с населението на Варна). Мащабите на тази статистика превръщат проблема в демографски.

ПТП в ЕС имат и друго сериозно измерение: материално-финансово. По данни на Световната банка ПТП струват на България около 1 000 000 000 (1 милиард) лева годишно, тоест около 2% от БВП на страната ни. За целия ЕС финансовите щети от ПТП са около **340 милиарда евро годишно**. Тези пари могат да имат множество отлични приложения -- да подобрим пътната инфраструктура, за здравеопазване и т.н. С тях можем дори да преборим световния глад, за което стигат само 20 милиарда евро годишно, според Генералния Директор на ФАО.

Има и трето глобално измерение на ПТП. Те влияят силно негативно (и по много различни начини) върху **качеството на живота** ни, върху **глобалните климатични промени**, върху **устойчивостта на човешкото развитие**. Това е проблем, който ЕС започва да възприема като световно предизвикателство.

Затова решението е едно: ЕС **ще трябва да периодично да налага върху цялата територия на Съюза най-добрите европейски практики за безопасност на движението**. Искаме или не, вярваме или не, това ни очаква, но то е само за наше добро.

Договорът за членство, който подписахме с ЕС през април 2005 ни дава правов ред, описан в 90 000 страници, основан на директиви и регламенти (над 3 500 на брой), стандартизиращи всевъзможни области от живота на европейца. Някои от тях са по-известни: за вредните емисии, безопасност на храните, квотите за улов на риба. Но други са новина за мнозина. Кой ли е подозирал, че има европейска *директива за ... подсладено пюре от кестени* (ей Богу, малцина у нас познават вкуса му)! А наскоро ЕК инициира и забрана за канибализма при домашните животни.

Имаме и близо 70 стандарта на ЕС за различните авточасти. Но директива, която да ограничава човешките жертви по пътищата на ЕС засега нямаме. Човешкият живот по пътищата е не по-малко важен от останалите еко-стандарти, които ЕС налага на своите членки? За влизането в евро-зоната искаме ниска инфлация. Да бъдем готови, че и при влизане на територията на ЕС ще гарантираме повече сигурност на пешеходеца и шофьора! И то не след дълго време.

Общата европейска политика за пътна сигурност набира инерция. ЕС има амбициозни цели. Една от най-известните е: до 2010 да преполовим ПТП с фатален край в ЕС.

Но тази минимална цел за нас с Румъния е крайно недостатъчна и ЕС ще осъзнае това много скоро. Защото, ако всяка страна в ЕС намали ПТП с 50%, то ние пак ще оглавяваме класацията, и пак ще имаме 4.2 пъти по-лош резултат от средния за ЕС. Именно заради по-изостаналите (а не заради отличниците) ЕС има необходимост от **обща европейска политика по пътна сигурност**, която да не допуска страните-членки да се отклоняват много от средното за ЕС. Смятаме за естествено ЕК да санкционира правителства, които не се справят с боклука, опазването на дивеча, или околната среда. Време е да се готвим за механизми, които **ще гарантират, че националните пътни жертви не надвишават много средното за ЕС**. Или иначе казано, ако не се вкараме в евро-пътя сами сами, да се готвим Брюксел да го стори. Същото (макар и в по-далечна перспектива) важи и за движението в София: ако ние не си оправим задръстванията, на Брюксел ще му се наложи и тях да ги оправя.

Общата пътна евро-политика минава през **общо европейско законодателство за движение по пътищата**. А също и през стандартизирани (не непременно еднакви) показатели: за допустимата скорост или промили алкохол, употреба на колани и светлини, кръговите кръстовища (които спестяват много катастрофи), за неупотреба на GSM и цигари, за шофьорските курсове. Както и унифицирани евро-глоби и други санкции, които биха били най-стряскащи за пътните хулигани. Стандартизацията не означава бюрократично изравняване: ако пътищата в Германия са обективно по-добри и ПТП са по малко, нека в Германия да караме по-бързо. За глобите също -- не да са еднакви -- но в Италия, напр, да са пропорционални на италианската платежоспособност.

Някой ще каже: глобите у нас не помагат -- събираемостта им е много ниска. Но и това е поправимо. Ще започнем с видео-камерите по пътя, после ще въведем всякакви GPS-системи, и накрая ще си разменяме пътни полицаи с Англия, Финландия и Швеция -- това сигурно ще помогне. В перспектива **ще въведем и общо-европейски КАТ**, което ще е естествено развитие на евро-интеграцията. Така ще затворим кръга в рамките на ЕС: общи правила, общи практики, общ контрол.

Всичко това, а и много още, неизбежно ще е случи. Да се готвим, че в **пътната евро-интеграцията най-доброто предстои**. Да се готвим за задължителен ESC, електронен контрол за устойчивост – компютър, който намалява риска от поднасяне, за задължителен интелект при автомобилите, за вградена система, която сигнализира автоматично за ПТП и прочие чудеса, на фона на които телефон 112 ще изглежда детска играчка.

Логично е да попитате: защо сами не си подреждаме къщата, докато чакаме Брюксел да ни заставя за това. Отговаряме. През 2000--2008 **преговорите с ЕС ни създадоха един нов национален рефлекс**: Най-важните и най-спешните държавни приоритети идват от Брюксел, а останалите отиват на 2-ри или дори на 10-ти план. Както при учениците: приоритетен е предметът, по който контролното е утре, а не през другия срок. Правителствата и общините са точно като учениците. Така че всички власти, от днес и занапред трябва знаят едно: **Брюксел не вярва на сълзи – дела, дела и пак дела!**

Този житейски факт превръща Брюксел в наш безценен съюзник в борбата за самоусъвършенстване. Ние най-много ще се облагодетелстваме от неизбежната обща европейска пътна политика. Според Лисабонския Договор законодателна инициатива ще имат не само държавните институции, а и гражданското общество. Нека то осъзнае тази своя мисия. Като страна-член можем да поискаме общо-европейско решение за общ проблем, който е най-остър у нас. Общите ЕСтандарти предполагат общ ЕКонтрол. Това не ни плаши: ние помним, че **проверката е висша форма на доверие**. Още по-висша е, когато е европейска.

1) авторът е депутат от НДСВ и председател на Комисията по външни работи, министър на външните работи (2001-2005), Почетен Президент на Атлантическия Клуб в България, д-р по математическа логика и компютърни науки.

2) авторката е заместник-министър на транспорта (от 2001 до сега) от НДСВ, отговаря за европейската хармонизация в транспорта от 1998 до сега.

*) Всички усещаме, че ЕС става все по-полезен за подобряване на ежедневието на обикновения европеец. Тази статия възникна в резултат от една либерална дискусия: *докъде може да се простре положителното влияние на ЕС върху живота на гражданите?* Стигнахме да извода, че това влияние ще бъде безгранично, далеч отвъд сегашните ни представи за него. Тепърва ще въвеждаме стандарти, водещи към качество на живота, в борба с неговата противоположност – климатичните промени. Стига да искаме, и да не се плашим да искаме, можем да ускорим тези процеси. Лисабонският договор ще донесе и още една добра новина: законодателна инициатива вече получава и гражданското общество. Остава то да се възползва от това извоювано право.

Материалът е част от по-обширно съчинение на тема *Как да презаредим Европа*, дискусиите по което предизвикаха национална кампания, оглавена от европейския ни министър – за нов заряд в ЕС, за ново качество на живота.