ЕВРОДЕПУТАТЪТ АРИ ВАТАНЕН ЗА ЕВРОПЕЙСКИТЕ МЕРКИ ЗА ПЪТНА БЕЗОПАСНОСТ

Публикуван на: 06-07-2007
Източник: Портал Европа





Евродепутатът Ари Ватанен проведе през май инициативата "Интегриран подход към пътната безопасност". Мотивът на известния бивш автомобилен състезател да фокусира вниманието на колегите си по темата бяха драстичните разлики в статистиката за смъртните случаи в резултат на пътни инциденти в различните страни-членки. 130-150 смъртни случая на един милион автомобили в страни като Холандия, Великобритания и Швеция спрямо 600 - 800 в държави като Литва и Латвия. "Трябва да разпространим добрите практики из целия Съюз. Един от начините да направим това е чрез новата Директива за инфраструктурата. Трябва да се осъзнае важността от инвестирането в сигурността на пътищата и магистралите" - посочи Ватанен през май.
Във връзка със съпричастността на Портал ЕВРОПА към общите усилия за повишаване на безопасността на движението по пътищата и предвид партньорството ни с Европейската харта за пътна безопасност, наш екип потърси г-н Ватанен за интервю. Интервюто бе препечатано и на уебсайта на г-н Ватанен - вижте го ***ТУК***.
Евродепутатът от Европейската народна партия Ари Ватанен пред Портал ЕВРОПА. Интервюто взе Николай Карамихов.
Господин Ватанен, вие като европейски депутат сте активен по въпросите на пътната безопасност. Какво е направил досега Европейският парламент по тези проблеми и какво

Copyrights © 2003-2007 Europe.bg

предстои да бъде свършено до края на мандата?
Искам да работя за по-безопасни пътища, тъй като това е един конкретен начин за подобряване на живота на хората. ЕП издава много доклади за кризи по света или за европейската конституция - но също така не бива да забравяме и за ежедневния живот на хората, които са ни изпратили в парламента.
Все още има много неща, които бихме могли и можем да направим. На първо място прилагането на законите. Да, това не е въпрос на ЕС, не е в нашите компетенции, но е най-ефективният начин за свършване на работата - чрез налагането на законите, просто чрез спазването и съобразяването със сегашните правила. Разбира се можем да споделяме най-добрите практики сред страните-членки и в момента текат дебати по Директивата за инфраструктурата, която ще стимулира европейските страни да подобрят безопасността на финансираните от ЕС пътища. Европейците са мобилни благодарение на пътната мрежа. Не е оправдано или честно спрямо европейската конкурентност да отделяме толкова средства за железниците, които имат толкова малък дял в сравнение с пътната мрежа. Трябва да бъдем справедливи в отделянето на средства за тази област и да третираме еднакво всички видове транспорт.
ЕС подкрепя безопасността на пътищата например чрез инициативата е-Безопасност, като се дават средства за нови технологии, които помагат за предпазване от пътни инциденти (т.нар. активна безопасност), а не само чрез смекчаването на ефектите от инцидентите (пасивна безопасност).
И по-конкретно - ЕП участва в определянето на всякакви видове технически стандарти за превозните средства. Наличието на общи стандарти е полезно не само за безопасността, но и позволява на индустрията да произвежда по-ефективно превозните средства.
През миналата година в България са загинали 1042 човека при пътни инциденти. Многобройните кампании и увеличаването на наказанията за сега имат малък ефект. Говори се за „война по пътищата". Какво е възможно да се направи на национално и европейско ниво за намаляване на броя на инцидентите?
Защо правим толкова малко? Това е понеже не става дума за разбил се „Конкорд", не е накърнена гордостта на Франция и Великобритания. Когато това се случи всички конкорди незабавно бяха спрени от полети. Не остана необърнат камък в търсенето на лек за проблема. Когато става дума обаче за пътна безопасност, това е просто едно скърбящо семейство тук, друго скърбящо семейство там.
Няма нужда обаче нещата да остават толкова мрачни. Трафикът се е увеличил три пъти от 1970 г. насам, а смъртните случаи са намалели на половина. Така че културите могат да се променят. Трябва да вярваме в новата генерация. В крайна сметка каквото и да правим, отговорността винаги лежи върху индивида. В крайна сметка всички ние сме отговорни.
Аз лично научих по трудния начин важността на пътната безопасност. Когато бях малък със семейството ми пътувахме в автомобил, когато баща ми беше убит. Спомням си го наклонен срещу волана, страхът в гърдите ми. Сигурен съм, че този опит ми е оставил по-големи вътрешни травми, отколкото бих посмял да призная. Ако всеки европейски премиер изгуби по един член на семейството си в пътен инцидент, незабавно ще има друго отношение към пътната безопасност. Тези инциденти не са съдба или случайна смърт!
Както споменах, наказанията за превишена скорост и шофиране в нетрезво състояние бяха значително увеличени, но все още няма видим ефект. Някои граждани смятат, че

Copyrights © 2003-2007 Europe.bg

това се дължи на корупцията в органите на реда и чувството за безнаказаност, което се поражда в шофьорите от това. Какво може да се направи за да се промени това?
Автоматичните камери за следене на скоростта са начин да се накарат хората да „платят за греховете си". Тези камери не могат да бъдат подкупени и се доказаха като много ефективни във Франция и Финландия.
Шофирането в нетрезво състояние е сериозен проблем и може да бъде излекувано само чрез промяна на отношението и видими кампании. Надявам се до няколко години да стане възможно драстичното ограничаване на пияното шофиране чрез въвеждането като стандартни на „алко-стартерите" (Автоматична система за заключване на стартера при откриването на наличието на алкохол в дъха - бел.ред.). Разбира се възможно е някой друг да духне в „алко-стартера", но много строгите наказания ще накарат всеки да се замисли сериозно дали да направи тази съмнителна услуга.
Европейският парламент работи по доклад предлагащ ограничаване на максималната скорост на новите автомобили. Ще бъде ли прието това предложение от страните-членки и индустрията и какъв ефект ще има то според вас върху пътната безопасност и автомобилната промишленост?
Не знам дали ще бъде прието или не - но аз не подкрепям тази мярка. Погрешно е да се мисли, че скоростта само по себе си е опасна: само несъобразената скорост е опасна! При някои обстоятелства 30 км/ч. е максималната безопасна скорост. Поради тази причина аз поддържам динамичните ограничения на скоростта, при които максималната скорост автоматично се променя според времето и условията на трафика.
ЕП прие редица предложения за пътната безопасност, но все още няма общи правила за ограниченията за алкохола или включването на светлини през деня. Какво може да бъде направено в тази област, като се има предвид, че във ваш доклад от миналата година вие изчислявате, че жертвите ще намалеят с 60%, ако всички използват предпазни колани и се въведе нулев лимит за алкохол. Как могат да бъдат убедени страните-членки да променят законодателството си и да го прилагат?
Прилагането на законите е основно в компетенцията на страните членки. ЕС може да помогне в разпространяването на добрите практики за прилагане на законите, но националното ниво е нивото, на което трябва да се приемат закони и да се действа. Това, което можем да направим освен това на европейско ниво е да „посочим, прославим и засрамим" страните, които се справят особено добре или зле. Това би могло да накара правителствата да действат за да достигнат нивата на останалите членове на ЕС.



Copyrights © 2003-2007 Europe.bg

-

-

-

Кой е Ари Ватанен?

Ари Ватанен е финландски автомобилен рали състезател и европейски политик. Световен шампион в Световният рали шампионат за 1981 година в Световният рали шампионат. Печели три пъти най-тежкото рали в света - Рали "Париж-Дакар" през 1987, 1989 и 1990 година с Пежо. Интересите му от спорта се прехвърлят към политиката. През 1999 година е избран за член на Европейският парламент от квотата на консервативната Финландска партия - "Национална Коалиционна Партия" (КОКООМУС). Продължава да живее във Франция, работейки активно върху проекти, свързани предимно с автомобилните данъци и пътните такси в ЕС, както и в аграрните въпроси. Опитва се и да се завърне в автомобилният спорт. През 2004 година е преизбран за член на Европейският парламент, този път от френската консервативна партия UMP (Union pour Mouvement Populaire). Ари Ватанен е защитник на атомната енергетика. Той се обяви против затварянето на блокове 3 и 4 на АЕЦ "Козлодуй".

Copyrights © 2003-2007 Europe.bg