



РЕПУБЛИКА БЪЛГАРИЯ
МИНИСТЕРСКИ СЪВЕТ

Стенографски запис!

ИЗВЪНРЕДНО ЗАСЕДАНИЕ

на Министерския съвет
на 9 декември 2006 г.

Заседанието започна в 10,40 часа и се ръководи от министър-председателя Сергей Станишев.

СЕРГЕЙ СТАНИШЕВ: Уважаеми дами и господа, започваме заседанието на Министерския съвет. За съжаление поводът за нашето извънредно събиране не е особено приятен.

Поводът е свързан с двете по същество катастрофи, които се случиха в България – първата в град Бяла, а другата се е случила вчера вечерта до с. Микре, където са загинали 4 души, в тежко състояние е заместник-министърът на финансите господин Зия, а директорът на Агенцията за финансово разузнаване е в по-добро състояние.

Предлагам да започнем с едноминутно мълчание за загиналите през тези два дни.

/Следва едноминутно мълчание/

СЕРГЕЙ СТАНИШЕВ: Благодаря.

Раздаден ви е дневният ред.

По точка 1 предлагам да изслушаме актуална информация, за да знаят министрите цялата хронология на събитията, въпреки че сте запознати и от медиите също така с причините и последствията от катастрофата при Бяла и при Микре. Защото ние ще трябва да променим и съдържанието на точката. Тя е подготвена, когато имаше само първата катастрофа.

Госпожо Етем, Вие ли ще информирате.

Точка 1

Проектна Решение за обявяване на национален траур по повод на трагично загиналите български граждани при катастрофата край гр. Бяла

ЕМЕЛ ЕТЕМ: Съвсем накратко, уважаеми колеги, на 7 декември в 17,20 часа в района на моста над река Янтра, Бяла, това е на централния път София-Русе, товарен автомобил, който е натоварен с 30 тона пшеница, удря градски автобус, който превозва пътници. В резултат на удара на място загиват 17 души, 13 са пострадали и са откарани в болницата в Бяла и след това 7 са откарани в болницата в Русе. В Бяла загива още един. Така в катастрофата в Бяла имаме 18 загинали. Две от пострадалите лица в Русе, които са в тежко състояние, едно от които е седем годишно дете, вчера сутринта беше преведено в София с черепно-мозъчна травма и с лицево-черепни тежки контузии. Взети са мерки. Доколкото имам информация състоянието му е стабилно, няма опасност за живота.

За катастрофата в Бяла, жертвите са 18, всички останали са без опасност за живота.

Имате справката с имена, ЕГН-та, това са млади хора, жени, които са се връщали от работа. Тук искам да кажа, че на място веднага са пристигнали всички компетентни органи, които имат отношение към това –

силите на Министерство на вътрешните работи, полиция, пожарна. Много спешно са пристигнали линейки на мястото и са започнали извозването на пострадалите, силите на Министерство на държавната политика при бедствия и аварии. Общината и областната управа на Русе много активно и много добра координация бяха направили на мястото на събитието. Работиха сутринта до късно, до 2 часа. Вчера отново бяха подновени следствените мероприятия. След обяд имаме вече ясна картина за причината на катастрофата.

В момента пътя е възстановен. Както знаете, до вчера до обяд бяха съхранили мястото на катастрофата, върху целия мост беше разпиляно житото, камионът беше обърнат на моста, беше отклонено движението. Всичко е разчистено, възстановява се пътя. Доколкото имам информация се отклоняват тежките камиони, не се пускат да преминават през този участък. Той е изключително опасен, двата пътя идващи от Русе и от София са много стръмни под наклон и при тежките зимни условия създават много често предпоставки за катастрофи. Мостът е стандартен, с две платна, тесен, трудно би могъл да маневрира какъвто и да е автомобил, ако не може да спре, навлизайки в моста. Това е причината. Доколкото знам спирачките, техническа е причината, за да не може да спре камионът, спирачките не са издържали. Освен това товарът, който е носел, знаете, че не е устойчив товар. Това е жито, което се размества, не е стабилен товар и ако е ударил рязко спирачки, това също е създавало предпоставка да се ускори автомобила, вместо да спре, изблъсква автобуса от пътя, който пада от моста от 15 метра височина. За съжаление, пада върху тавана, на покрива си и така 17 човека остават на място.

Днес на заседанието са областният управител Мария Димова и кметът на община Бяла г-н Келерджиев. Те могат и повече да ви кажат.

Всички загинали вече са аутопсирани и са върнати на семействата им. Днес и утре ще бъдат погребенията.

Вчера около същото време 17,10 часа на пътя за Търново-София около Ловеч, с. Микре, поради висока скорост и невнимателно изпреварване в мъгла става инцидент с три автомобила, като автомобилът, в който се е возил колегата Нахит Зия няма отношение към катастрофата. Този, който е виновен за катастрофата, след челен удар автомобилът се завърта, полита нагоре и пада върху автомобила, в който се е движил Нахит Зия. На място са загинали четири човека в първия автомобил. Оцелял е един. Снощи бях на мястото на произшествието и в болницата в Ловеч. Оживял е един млад мъж, който отишли близките да го прибират от болница в София след операция на гръбначния стълб. Той е оцелял, но неговите близки са загинали – майка му, съпругата му – имат пет месеца брак, и брата на съпругата му и техен приятел от Габрово. Другите са от Севлиево. Снощи беше бащата на момичето и момчето, сестрата, на този, който е оживял и семейството на шофьора. Лекарите в Ловеч направиха всичко необходимо, за да стабилизират състоянието на заместник-министър Зия. Шефът на финансовото разузнаване господин Киров е в добро състояние, няма вътрешни увреждания, външно има само един хематом на главата, натъртване. От плевенската болница пристигна неврохируг в Ловеч, докато софийските два екипа дойдат на място. Благодарение на намесата и на ловешката и на плевенската болница стабилизираха заместник-министъра, софийският екип направи необходимото и много спешно го придвижиха снощи в София. Благодаря на полицията за съдействието, осигурихме коридор от Ловеч до Правителствена болница, за да може много спешно и бързо да го преведат, защото лекарите се състезаваха с времето. Сега вече разчитаме и на чудо, за да може да оцелее. Направиха всичко необходимо. До 8 часа сутринта екипите работиха. Първата информация беше, че опасността е преминала, направиха необходимото, за да няма мозъчна смърт. Имаха притеснения със сърцето и спукване на аортата, всичко това вече е зад гърба ни. Надяваме се да оцелее.

Това е, което мога да кажа за двете катастрофи. За съжаление за два дни 22 жертви дадохме. Имаме списъка на всички загинали при първата катастрофа, имаме и на снощната. Имаме информация за състоянията на семействата и предложения, които местните ръководители ще направят, така както Вие разпоредихте, господин премиер, с какво може държавата да помогне. В четвъртък на мястото на събитието, както разбрахте колеги, бяхме вицепремиерът, изпълняващ тогава длъжността премиер – колегата Вълчев, министърът на вътрешните работи, министърът на здравеопазването и аз. Но за наше голямо съжаление, освен да поднесем съболезнованията си на семействата на загиналите на място и да покажем нашата съпричастност, която искам да ви уверя, не е никак малко. В един такъв тежък момент хората осъзнават, че не са сами, бих казала, един добър жест към пострадалите беше. Това е, което мога да споделя.

СЕРГЕЙ СТАНИШЕВ: Благодаря Ви, госпожо Етем.

Искам да благодаря на всички министри, на госпожа Етем, на господин Вълчев, на професор Гайдарски, на Румен Петков, които много бързо реагираха, заминаха за мястото на първата катастрофа. Особено на професор Гайдарски, който остана и през нощите в болниците, за да координира работата на хирургическите и медицинските екипи, които спасяваха живота на тежко ранените в Бяла. Мисля, че доколкото съм информиран и всички екипи на Пожарна безопасност, на Гражданска защита и линейките са пристигали максимално бързо. Тоест от тази гледна точка държавата е реагирала адекватно на тази трагична катастрофа.

Първата точка от дневния ред е проект на решение за обявяване на национален траур по повод на трагично загиналите български граждани. В точката е формулирано за 18-те души, които са загинали в катастрофата край Бяла. Мисля, че предвид и снощната катастрофа е редно да коригираме точката, за съжаление 22 души, град Бяла, село Микре в Ловешка област.

Предлагам на 10 декември да бъде обявен национален траур на основание чл. 105 от Конституцията и във връзка с член 22 от Закона за държавния печат и националното знаме на България.

Имате ли въпроси по точка 1? Няма въпроси.

Точката се приема.

Предлагам да преминем към точка 3.

Точка 3

Проект на Постановление за финансово подпомагане на законните наследници на починалите и на пострадалите при трагичния инцидент вследствие на пътнотранспортното произшествие на територията на община Бяла, област Русе, на 7 декември 2006 г.

СЕРГЕЙ СТАНИШЕВ: Господин Орешарски, заповядайте.

ПЛАМЕН ОРЕШАРСКИ: Благодаря, господин премиер. Уважаеми колеги, досега е имало два случая, в които Министерски съвет е взимал решение за еднократни помощи. Това го излагам за сведение. Първият случай е 2001 г. случая с дискотека Индиго и тогава Министерски съвет е решил да предостави по 2000 лева на семейството на починалите и хоспитализираните деца при инцидента. Вторият случай е 2003 г. в резултат на нападението над базата в Ирак, когато Министерски съвет е взел решение да предостави еднократно по 20 000 лева на всеки загинал и 5000 лева на всеки пострадал.

На мен ми се струва, че ние трябва да решим, тоест и за двата типа, и за загиналите и за семействата на пострадалите, в смисъл, които са хоспитализирани. Трудно се оценява каква да бъде сумата в такъв случай, защото аз бих предложил не толкова от фискална гледна точка, колкото и от прецеденти, които има, да се ориентираме между двете суми, за които споменах. В единия случай става въпрос за изпълнение на държавен дълг в

Ирак, в другия случай е по-аналогичен, но мисля, че сумата е много малка 2000 лева. Може би 10-12 хиляди лева на загинал и минимум 5000 лева на семейство на пострадалите, за компенсиране на разходи по възстановяване. Но това е само предложение, може да го обсъдим.

СЕРГЕЙ СТАНИШЕВ: Заповядайте за въпроси, становища?

Госпожо Масларова.

ЕМИЛИЯ МАСЛАРОВА: Колеги, аз все пак да ви информирам, тъй като става въпрос за обезщетения, че загиналите са 15 жени и 3 мъже. Всички жени, 12 са в трудови правоотношения и са осигурени за риска трудова злополука, а също и тримата загинали мъже. Така че по тази линия всичко ще бъде направено. Вече действа Инспекцията по труда в Русе. За съжаление не са в трудови правоотношения едната загинала – Кирякова, която е на граждански договор, едно момиче – Генова, ученичка на 18 години, и една от другите загинали жени – Гаврилова, която е била на смяна до 14 часа и отишла в Бяла да пазарува и се е върнала с този автобус. Тя не е била по време на работа. Искам тези неща Министерски съвет да ги знае, тъй като тук по закон ще се постъпи по различен начин.

Успоредно с това аз искам да подкрепя колегата Орешарски. Считам действително, че изпълнението на служебен воински дълг и една такава злополука са различни неща. Но някак си цифрата 12 ми се струва ..., нека да помислим дали да е 10 или 15 хиляди и 5 хиляди на пострадал.

Искам да ви информирам, че ми се обади кметът на Банско, който каза, че община Банско отпуснала сумата 20 хиляди лева, която ще предостави на семействата на загиналите.

Длъжна съм да ви информирам, ние по линия на Агенцията за социално подпомагане също ще предоставим на семействата за всеки загинал по 1000 лева. Това е, което можем по закон да дадем.

СЕРГЕЙ СТАНИШЕВ: Благодаря Ви, госпожо Масларова. Други?

ИВАЙЛО КАЛФИН: Искам да попитам госпожа Масларова, тук в списъка виждам, че има една самотна майка с малко дете. Това за някакви допълнителни компенсации дава ли възможност?

ЕМИЛИЯ МАСЛАРОВА: Не казах, че едни от жертвите са мъж и жена и оставят също дете. Там това, което можем да направим всички, да предоставим пенсии на децата, това веднага ще се направи. В момента трябва да видим кой може да поеме временно детето, близки, не може да стане. Хората са шокирани в този момент. И социалните служби, и инспекцията по труда всички са насреща, ще ги информирам, няма да оставим децата. Ако се наложи, ще го настаним в приемно семейство или временно в някой от домовете едно от децата. Другото дете е по-голямо, има близки роднини. Господин Келерджиев може да каже по-подробно.

Имаме пълна справка за всички. Едното дете остава пълен сирак, двамата родители загиват връщайки се от работа.

СЕРГЕЙ СТАНИШЕВ: Благодаря, госпожо Масларова.

Може би господин Келерджиев, ако е необходимо някаква допълнителна информация, която да отчетем при вземането на решението. Имате ли да допълните към това, което беше казано?

КОЛЪО КЕЛЕРДЖИЕВ: Благодаря господин министър-председател. Уважаеми министри, уважаеми дами и господа, под шока съм все още от събитията, ако кажа нещо емоционално се извинявам предварително.

Освен да сме съпричастни, да почетом, да изпратим загиналите, ние няма да ги върнем. Напълно съм реалист какви са възможностите на държавата. Приемам това, което предлагат господин Орешарски и госпожа Масларова. Ще се натрупат и допълнително, разбира се, по-малки плащания. Аз съм открил набирателна сметка. С откриването лично я заверих с 1000 лева. Много колеги от общини солидарно набират средства. Не съм проверил наличието по сметката. Дори някакъв GSM номер откриха някое от радиата с

SMS, извинявам се, вместо да гласуваме за Биг брадър, да гласуваме за семействата, 1 лев е SMS.

Аз съм предложил в материала един принцип, който се ползва в правото, при частните такива случаи, когато виновната страна, осъдената, дължи кръвен данък или кръвнина, както и да го наричаме, се изчислява по един такъв принцип – прекъснатият човешки живот или лишения член от даденото семейство, ние лишаваме семейството от този човек и от трудовите доходи, с които той би подпомогнал семейството. Това съм предложил в скобите. Примерно една минимална заплата месечно и по годишно ако биха били останали живи тези хора, с това е лишено на практика най-малко семейството им. Но пак казвам, това е в частното право. В случая виновният вероятно водач, той е единствен, млад мъж, каквото и да го осъдят, той на тези 20 човека няма как да изплати тези задължения. Така че, оставям на вашето решение. Баща и син, но не знам фирмата дали е юридическо лице или едноличен търговец. Вероятно, според както сочат данните, ще си приключи прокурорът следствието, ще е виновен водачът на камиона. Но пак казвам, ако са едно към едно, той може да понесе сума в такъв порядък и да му я вменим на него.

Прав е госпожа Масларова, това е в състава на трудова злополука по смисъла на Кодекса на труда и законодателството, освен в работното време, при отиване и при връщане от работа това е в 17,05 хората си тръгват от работа и в 17,15 ги застига на моста с градски редовен автобус. Повечето от тях са били в този състав, с изключение на ученичката и тази жена.

Тук към господин Орешарски, какво може да покрие тази гражданска отговорност по МПС-тата? Предполагам е минимална също. Благодаря.

СЕРГЕЙ СТАНИШЕВ: Благодаря.

Професор Гайдарски, заповядайте.

РАДОСЛАВ ГАЙДАРСКИ: Извинявам се, не знам как ще прозвучи, но ние решихме в министерството понеже покрай Нова година и Коледа се заделят доста суми за картички, за тържества и прочие, решихме 20 хил.лева, понеже при мен има много хора в бордовете, заедно с тези пари и част от хората, които участват в бордове, да заделим 20 хил. министерството. Мисля, че ако всички заделим по 20 хиляди, ще стигнат парите.

СЕРГЕЙ СТАНИШЕВ: Благодаря.

Господин Овчаров.

РУМЕН ОВЧАРОВ: Уважаеми господин премиер, уважаеми колеги, ние може всички да дадем по 20 хиляди лева, това сигурно ще бъде добро. Но ми се струва, че като Министерски съвет трябва да вземем решения в друга посока – как да направим така, че тези неща повече да не стават и какви мерки в чисто организационен, технически и всякакъв друг план трябва да бъдат предприети. Аз не знам дали имаме готовност сега в момента. Мисълта ми е да не се съсредоточаваме само върху това кой колко пари може да даде, защото всеки от нас ще може да измисли по нещо. Но въпросът е като Министерски съвет нашата основна задача е друга. Така че, ако можем да видим какви мерки ще се вземат по контрола на тези превозни средства, какви мерки е възможно да бъдат взети по това трасе там, въобще по контрола на движението, защото катастрофите станаха страхотно бедствие. Въобще три-четири неща в тази посока трябва да има от заседанието на Министерски съвет.

СЕРГЕЙ СТАНИШЕВ: Предлагам да уточним, господин Овчаров, да разделим нещата. Да решим въпроса за подпомагане на семействата.

Има доклад от министър Гагаузов за състоянието на пътя, на моста, конкретни предложения се съдържат там. Освен това, господин Мутафчиев може да ни информира по контрола, най-вече по товарните транспортни средства. Това да го разгледаме отделно.

Хубаво е, че Министерство на здравеопазването е предприело тази инициатива. Въпросът е, при цялото съчувствие към близките на загиналите, да не се превърне кое министерство повече ще даде като съпричастност. За съжаление, няма да е последен случай на някаква тежка катастрофа в държавата. Затова да се концентрираме на тази точка. Имате ли допълнителни предложения?

Да се ориентираме към решение. Аз бих предложил, отчитайки това, което се каза и практиката, която съществува досега, че 2000 са платени във връзка с Индиго на близките на всяко едно от загиналите деца и 15000 при загиналите военнослужещи, би трябвало да има диференциация. В смисъл, че едно е все пак да загинеш при трагичен инцидент, друго е изпълнявайки свое задължение с държавно решение. Да предложим по 10000 на семейството на загиналите и 5000 на тези, които са пострадали и ранени.

Имате ли други виждания?

Заповядайте, госпожо Масларова.

ЕМИЛИЯ МАСЛАРОВА: По 10 000 на семейството или по 10 000 на загинал? Защото от едно от семействата двама са загинали. По-добре на загинал, защото там, където детето е само, и майката, и бащата са загинали.

СЕРГЕЙ СТАНИШЕВ: На загинал.

Имате ли други предложения? Няма. Добре.

А отделните инициативи на отделните министерства си вървят самостоятелно. Това е преценка на всяка институция и на всеки гражданин.

Тази точка е утвърдена.

ЕМИЛИЯ МАСЛАРОВА: Това, което каза господин Келерджиев за заплати до пенсионна възраст, 175 години са необходими да навършат пенсионна възраст тези, които са починали, по 12 месеца са 2100 месеца по минималната работната заплата би значело 375 хил.лева еднократно да се изплатят като кръвнина, както се подсказа. Казвам това като информация по това, което каза господин Келерджиев, тъй като имам списък с възрастта и

колко им остава до пенсионна възраст съобразно сегашното законодателство и минималната работна заплата. Това е като информация ако се реши нещо еднократно да се направи по предложението на кмета на Бяла.

ПЛАМЕН ОРЕШАРСКИ: Този е много хубав принцип, обаче не и за държавата, когато тя всъщност харчи пари на данъкоплатците. Би било лошо да създадем прецедент от гледна точка на следващи, не дай Боже да има, но вероятността да има не е за пренебрегване и държавата да се вмества в частното правно-взаимоотношение и сама да поема едната страна, ми се струва, че е доста ...

ЕМИЛИЯ МАСЛАРОВА: Аз исках да кажа как би изглеждало това предложение в суми.

СЕРГЕЙ СТАНИШЕВ: Ясно.

Въпросът не е фискален. Въпросът е принципен за правните отношения, защото това, за което стана дума, при случай на виновност на едната страна конкретно, в дадения случай не мисля, че може да бъде приложен този случай, защото реално погледнато всеки ден в страната ни стават катастрофи, в това число със смъртни случаи. И тогава ако този принцип веднъж се приложи и към всички се прилага в последователност, ще се получи нещо не само от гледна точка на фиска, от гледна точка на принципа на правните отношения. Поне така разсъждавам, юристите тук – господин Вълчев, господин Петканов биха могли да кажат.

ДАНИЕЛ ВЪЛЧЕВ: Така е, господин премиер. Даже, без да подценявам станалото, ние например в следващата катастрофа, която вчера стана, даваме ли обезщетение? Защо не даваме? За 20 даваме, а за 4 не даваме? А за 8 ще даваме ли? За 11 ще даваме ли? Вие разбирате, че ние влизаме в една спирала, от която почти няма излизане. Тук става въпрос за една национална трагедия. Нека да приложим равна мярка с цялото съзнание, че равна мярка прилагаме към неравни ситуации. Но в крайна сметка ние не търсим тук пълната справедливост, едва ли можем да я

намерим. Ние търсим един много ясен знак от държавата, че си даваме сметка каква е трагедията. За това става дума, според мен.

СЕРГЕЙ СТАНИШЕВ: Така е.

Впрочем възникна един въпрос по отношение на компенсациите. Ще правим ли подобни компенсации и за четиримата души, които са загинали вчера? Би трябвало, според мен, тъй като се случват в два последователни дни и общият брой е значителен.

Господин Мавров, заповядайте.

СЕВДАЛИН МАВРОВ: Извинявайте, че ще се намеся от една друга гледна точка. Вие в момента създавате и част от съдебната практика. Оттук нататък за всеки загинал вече ще се претендира по 10 000 лева. Нека да разграничим случаите. Неудобно ми е да говоря по този начин, но тук имаме обществен превоз, хора, които се превозват от работа. Защото в противен случай и онзи ден загинаха двама човека, и по-онзи ден – един, и ние трябва да се върнем назад и да дадем на всички. Много ми е тежко да го кажа това пред вас, защото загиналият си е загинал, независимо при какви условия. Но мисля, че трябва да се възприеме този случай така както при децата при Лим, защото те също бяха с обществен превоз там.

СЕРГЕЙ СТАНИШЕВ: Разбирам, господин Мавров.

РАДОСЛАВ ГАЙДАРСКИ: Но тук има голяма разлика. Това са социално значими събития, както децата в река Лим, както децата в Индиго, както се случи по-рано със загиналите румънци на същото място. Всеки ден стават катастрофи, които хората ги забравят. Но това са неща, които се помнят, както и момичетата, които изгоряха тук и никой няма да ги забрави дълги години. Заради това аз мисля, че трябва да отделим ежедневните катастрофи от едно такова събитие, защото тези събития се помнят – те са социално значими, политически, от всякаква гледна точка като ги погледне човек, те се помнят дълги години. Така че не става въпрос да плащаме за всяка една катастрофа, която става по пътищата. А това е нещо, съвсем

различно. Така че, нека да отделим тези неща и от правна гледна точка. Аз мисля, че трябва да помогнем от социално и политическо значение тази трагедия, която е станала там. Това са невинни хора, идват си от работа.

СЕРГЕЙ СТАНИШЕВ: Тогава възниква един друг въпрос по първа точка, защото аз споменах, че би трябвало тя да се преформулира, отчитайки още четиримата загинали. Ако разграничаваме по този казус в трета точка, би трябвало да запазим разграничаването и по първа точка.

ДАНИЕЛ ВЪЛЧЕВ: Това, което разбирам от госпожа Генева, има и други катастрофи по това време вчера. Ако има и други, това ми се вижда неуместно – едната да включим, другите да не включим.

По-скоро ако искате да излезем от тази ситуация, сега импровизирам малко, дали можем да кажем както си е решението и за всички загинали през тази година. Ние сме в края на годината, да им отдадем на всички някаква почит и с това да приключим. Не знам дали това е възможно да стане. Но иначе друг случай да упоменаваме изрично, според мен не е много уместно.

СЕРГЕЙ СТАНИШЕВ: Разбрах.

Господин Петканов, заповядайте.

ГЕОРГИ ПЕТКАНОВ: Благодаря, господин премиер. Аз ще бъда кратък. Поводът, по който се събираме, е случаят в Бяла. Аз мисля, че ние трябва да се ограничим само по него. По лошо стечение на обстоятелствата стана катастрофата в Ловеч. Ние не можем да се разпростираме. Отдаваме значимото, както каза професор Гайдарски, на случая в Бяла. Той се различава от всички останали. И моля ви, да не се разпростираме по отношение на други случаи.

СЕРГЕЙ СТАНИШЕВ: Благодаря Ви.

Госпожо Маринска, заповядайте.

ГАЛИНА МАРИНСКА: Господин премиер, напълно е възможно това, което предлага вицепремиерът Вълчев. Даже, доколкото си спомням,

при трагичния инцидент на река Лим точно така постъпи правителството. Тогава беше обявен траур, но за всички загинали при пътно-транспортни произшествия. Така че, може би това би било едно по-добро решение, за да не делим катастрофите на 7-ми и на 8-ми, да не дава Господ да има и други след това.

Друго, което си мисля, опитвам се да ви дам допълнителен аргумент като коментирате размера на това обезщетение, което смятате да предоставите на семействата на пострадалите, е, че според мен трябва да мислим в посока на това, че тези, които загиват при обществен превоз, те все пак имат право да получат някаква застраховка. Докато децата в "Индиго" нямаше да получат застраховка.

Аз не си спомням, господин Мавров казва, че и при Лим са давани обезщетения, аз знам, че обезщетения бяха дадени на семействата на децата, които бяха загинали в дискотека Индиго, но те нямаше откъде да вземат застраховка, трябваше да разчитат само на наказателното производство, на евентуални осъдителни присъди и спечелени граждански иски срещу виновните. Така че, помислете и в тази посока, какви са възможностите на бюджета, не че ще решите проблемите на тези хора и ще преодолеете мъката им.

СЕРГЕЙ СТАНИШЕВ: Благодаря Ви, госпожо Маринска.

Господин Василев.

НИКОЛАЙ ВАСИЛЕВ: Аз исках тук да не вземам думата, защото исках да взема думата по другата тема, но съвсем накратко съм на мнението на министър Петканов. Нека да дадем финансово обезщетение, колкото и да е то, на хората от Бяла. Ако ние отворим вратата, дори само за един човек извън него, то ние, както каза Мавров преди малко, отваряме една врата отсега нататък всеки, който загине при пътно-транспортно произшествие, около хиляда души годишно, отсега нататък на всички ще даваме по десет хиляди лева плюс инфлация и плюс не знам си какво. По-добре е да не

отваряме тази врата, голям проблем ще стане според мен. Това е популизъм днес, който ще ни създаде огромен проблем, а благодаря няма да има.

СЕРГЕЙ СТАНИШЕВ: Господин Петков.

РУМЕН ПЕТКОВ: Господин премиер, колеги, аз мисля по същия начин. Ако ние създадем предпоставки и нагласи в обществото, че за всеки инцидент ще реагираме по този начин, с тези 19 станаха хиляда. Давате си сметка за какво става дума. Ще бъде една популистична стъпка, която няма да бъде оценена. Няма да има някой, който да каже "Браво".

Второ, според мен трябва да се благодари на Бърза помощ или както и да се казва, за изключително спешната и навременна реакция, и на Гражданска защита и на МВР. Независимо от трагедията трябва да се каже ясно, че държавата се е намесила с целия си ресурс и е предотвратила големи беди. Това може да звучи спекулативно, но ясно трябва да се каже, че е говорено с близките и че са взети всички мерки, в това число преместване при необходимост в София. Професор Гайдарски е оценил на място, детето е преместено в София с всички възможности за утрешния ден, в това число и трагични. Според мен трябва да кажем, че държавата си е свършила работата.

СЕРГЕЙ СТАНИШЕВ: Това споменах в началното си изказване.

Господин Мавров, кажете?

СЕВДАЛИН МАВРОВ: Ако тръгнем да разсъждаваме на тази тема при обезщетенията в едно съдебно производство се обезщетява пострадалия в зависимост от много обстоятелства и сумите, които може да получи всеки един пострадал е различна. И сега ще ви задам въпроса – казваме, всички пострадали по 5000. Ще направим ли разграничение между средна и тежка телесна повреда - едната отшумява, другата остава за цял живот.

Принципът тук е друг. Тук е само да ги подпомогнем, а не да ги обезщетим напълно. Може би трябва да направим малко по-различна диференциация.

СЕРГЕЙ СТАНИШЕВ: Добре.

Господин Петков.

РУМЕН ПЕТКОВ: Имах такива идеи, обсъждахме и с господин кмета и с областната управителка, ако ние започнем да диференцираме и да оценяваме кой повече е пострадал, ако ние започваме да оценяваме коя смърт е по-тежка – на 25-годишния или на 50-годишния ли, мисля, че ще направим грешка.

Второ, за ваше сведение, до края на миналия месец, до края на 30.11. са 7600 тежки произшествия с 941 загинали и 9450 ранени.

СЕРГЕЙ СТАНИШЕВ: Колеги, предлагам да се ориентираме към приключване на дискусиата. Пак ще кажа, че смисълът на решението е не да играем ролята на съдебна инстанция и да преценяваме кой колко да бъде обезщетен, доколко са пострадали наследниците на загиналите или доколко са пострадали ранените при тази тежка катастрофа, а да се покаже отношение от страна на държавата и затова мисля, че решението за подпомагане с 10 хиляди на загинал и 5 хиляди на ранени е нормалното, отчитайки и практиката досега на Министерски съвет в двата случая, когато са вземани подобни решения и спецификата на всеки един от случаите. Мисля, че общо е мнението, че трябва да се разграничи този тежък инцидент в обществен транспорт, в който хората са загинали безкрайно нелепо, и инцидента, който се е случил вчера, който си е редовно пътно-транспортно произшествие, колкото и тежко да е. Според мен това би трябвало да намери отражение в решението по първа точка, да си остане само за Бяла. Така предлагам. Имате ли друго виждане?

РАДОСЛАВ ГАЙДАРСКИ: Аз тук бих искал да ви подпомогна с това, че при оценяването на една злополука, тя е еднакво, дали се придвижва към работата, дали е по време на работата или при връщане от работа, оценката на трудова злополука е една и съща.

Точка 4

Доклад относно възникналата тежка катастрофа по пътя София-Русе в района на моста над р. Янтра, гр. Бяла, област Русе.

АСЕН ГАГАУЗОВ: Материалът ви е раздаден. Искам да обърна внимание на това, че ситуацията с катастрофата на моста на Бяла и това, което се изговори по нашите медии, съществено се различава от действителността. Тоест, истината е, че мостът не отговаря на участъците, които са преди него и след него. Истината е, че мостът е в нормални параметри – такива, каквито отговарят на път от първи глас. Истината е, че пътят е в перфектно състояние от всяка гледна точка – и като маркировка, и като пътна настилка, и като състояние на оградите, и това че при положение, че един камион с 20 тона товар удари един лек автобус, не виждам каква е тази еластична ограда, която би могла да го спре.

Казвам всичко това, защото се направи опит да се каже, че тази трагедия е резултат от лошото състояние на пътя. Не, не е така!

България има хиляди километри, които се нуждаят от удвояване. Ако трябва да направим този път с четири ленти за движение, виждате, че са необходими около 250 милиона лева. Ако си представим само, че този мост беше еднопосочен – какво щеше да стане, ако камионът удари автобуса? Същата работа щеше да стане. Това, че не се кара така, както трябва и в основни линии грешките са на водачите на МПС, мисля, че не им е виновен пътят. И аз съм един от привържениците всички пътища да станат магистрали, но това ще стане след сто години, няма да стане сега.

Правя едно формално предложение, тъй като все пак трябва да излезем, според мен с конкретно предложение в този случай. Имаме два варианта. За да се избърза, тъй като пътят, неговото удвояване е включено в Оперативна програма “Транспорт 2007-2013”, това обаче ще стане в един по-продължителен период от време, бихме могли да предложим или целево

да бъдат отпуснати средства, или в рамките на отпуснатите вече средства за следващата година целево да бъде проектирано и изградено изпреварващо второ мостово съоръжение, заедно с включването към този втори мост. Тоест, този участък, който е от порядъка на около 5-6 километра, да бъде удвоен и да бъде направено второ съоръжение. Не говорим за целия път, защото на този етап това като финансиране е невъзможно. Ще отидат от порядъка на 10-12 милиона лева. Но, знам че сме в такава фаза – отделно пари не можем да искаме, но да вземем едно такова решение – в рамките на предвидените средства за следващата година по Фонд “Републиканска пътна инфраструктура” да бъде включен този участък.

Друг е въпросът, че ако се случи на друг път и започнем да взимаме решения за всяко едно нещо – ние няма да изпълняваме нашата си програма, а ще бягаме след катастрофите там, където стават. Катастрофи стават всеки ден в цялата страна и за много от тях, за съжаление, пътната настилка, която не е добра, е виновна. А тук случаят не е такъв.

НИХАТ КАБИЛ: Конкретна реплика и предложение.

Колеги, аз не вземам думата, за да се упражнявам в риторика. Пред пет години без малко аз щях да загина там – малко по-нагоре, на 10 км от същото място.

Асен Гагаузов направи много като министър за пътищата в България – заявявам го едно към едно. Това е чисто човешка оценка, специално за пътищата в нашата страна и специално за този район. Но проблемът с този мост е, че наистина трябва да се проектира и да се направи един паралелен втори мост. Докато стане това нещо, конкретното ми предложение е от двете страни да се направи всичко необходимо на пътя със съответните устройства за намаляване на скоростта – да имат нощем много ярко осветление, през деня – съответните индикации, там да се намалява скоростта. Наистина от двете страни се излиза с висока скорост и през моста се влиза. Там има кръстовище към Бяла. Понякога стават инциденти и се

разминават на косъм коли, които излизат и влизат към Бяла. Мостът е градски, бих казал. Оттам до гара Бяла си е квартал на самия град Бяла. Там ситуацията винаги е на косъм, на тръни.

На първо време може да се вземат тези мерки, да се направят допълнителни съоръжения, системи, които да принуждават участниците в движението да намаляват скоростта до някакъв разумен минимум. А, че успоредно с това нещо трябва да се направи проектиране, да се увеличи мостът, да бъде минаването в една посока. Сега изведнъж слиза колата, независимо на каква скорост, отсреща идва един голям камион, не дай си Боже с извънгабаритен товар, защото има такива, които се движат и изведнъж мостът става много тесен. Защото той е буквално две ленти по стандарта – непрекъсната линия, отстрани има малка пешеходна пътека за хората, които минават, и парапети – това е мостът. Той е потенциално опасен винаги.

Това, че примерно оттук нататък следствените органи ще доказват кой е крив, кой е прав, техническа неизправност... Ето например, когато румънският автобус падна и 29 човека загинаха там, беше техническа неизправност, спирачките изпускат поради товара, който носи и когато се засилва той става като един снаряд, не може да го управлява.

ПЕТЪР МУТАФЧИЕВ: Ще дам информация по това, което е направено по проверката на двете фирми. Най-напред искам да благодаря на Министерство на вътрешните работи за това, че бързо реагираха и веднага уведомиха дежурния на Министерство на транспорта за катастрофата. Това ни даде възможност да се сформира екип от Изпълнителна агенция “Автомобилна администрация” и да се изпрати на мястото. След като се получи информация изцяло за катастрофата, веднага са организирани проверки на “Бяла-Транспорт” ЕООД, град Бяла – превозвач на пътници, притежаващ лиценз от 2006 година, в чийто списък е и пострадалият автобус, който е собственост на лизингова компания “СОФКО” на Иван

Илиев Йорданов – водач на автобуса, на “УСМ 2002” ЕООД, град Каолиново – превозвач на товари, притежаващ лиценз от 2002 година. Към списъка е включен товарният автомобил марка “Шкода” с шуменски регистрационен номер и ремарке, също с шуменски регистрационен номер. Направена е проверка и на Синан Бергиев Алиев от село Ляпна, община Каолиново, област Шуменска – водач на товарния автомобил.

Какво е констатирано от направените проверки. По отношение на превозвача “Бяла- Транспорт” ЕООД, за автобуса и водача, който го е управлявал, няма констатирани нарушения на изискванията за извършване на обществен превоз на пътници, определени в Закона за автомобилните превози и Наредба № 33 от 1999 година за обществения превоз на пътници и товари на територията на Република България и в Наредба № 2 от 2000 година за утвърждаване на транспортните схеми и за осъществяване на обществен превоз на пътници с автобуси и леки автомобили. Включително и трудови нарушения там не са констатирани.

Второ. По отношение на превозвача – “УСМ 2002” ЕООД е установено, че водачът притежава необходимите категории за управление на товарния автомобил, с който е извършена катастрофата. Товарният автомобил е преминал проверка за техническа изправност на 19.07.2006 година, т.е. юли месец тази година. Дата за следващият преглед е 18 януари 2007 година. Превозвачът не е изпълнил задължението си по Кодекса на труда за сключване на трудов договор с водача на товарния автомобил Синан Алиев.

Превозвачът не е изискал (това е задължение) от водача удостоверение за психологическа годност за обществен превоз на товари, с което са нарушили Закона за автомобилните превози и Наредба № 36 на министъра на транспорта. Превозвачът е допуснал извършването на превоз от водач, който не притежава удостоверение за психологическа годност за обществен превоз на товари. Той се е явявал три пъти на психологическо

изследване и трите пъти е бил късан от психолозите на “Автомобилна администрация”. В деня на инцидента – 7 декември 2006 година превозвачът не е изпълнил задължението си да извърши предпътен преглед на автомобила, както и не е издал пътен лист за превозното средство и тахографски лист за водача.

За всички тези констатирани нарушения ние сме направили актове. Проверката ще продължи, за да приемем съответно и едни последващи действия. Най-тежкото действие от наша страна е да се отнеме лиценз, но това трябва да е съобразено изцяло със законите и наредбите, които сме издали. Предлагаме и колегите от Министерство на финансите и Министерство на труда и социалната политика да извършат проверка на тази фирма и наемодателя на товарния автомобил, марка “Шкода” и ремарке.

Накрая бих искал да припомня, че по Програма “ФАР” бяха осигурени средства и Автомобилна администрация закупи 17 мобилни лаборатории. Искам да ви благодаря, че в края на годината целият Министерски съвет прояви разбиране и осигурихме бройките за тяхното движение. Надявам се, че с повече активност от страна на Автомобилна администрация чрез тях ще засилим и контрола по пътя. Това дава възможности включително да мерим някои от техническите параметри, на които трябва да отговаря автомобила и съм убеден, че ще успеем да накараме всички фирми да изпълняват най-вече преди тръгване прегледите на автомобилите, които са задължителни.

Искам да споделя с вас по казаното за пътя. Има и предложение от Дирекция “Политика в пътищата” и от съветника на министъра на транспорта. Асен Гагаузов е прав – по начина, по който е станал сблъсък между камиона и автобуса, може би спасение няма. Но, параметрите на пътя също предупреждават дали може да се избегне този сблъсък, или не може да се избегне. Затова аз изцяло подкрепям неговото предложение, че там трябва да се направи четирилентов път. Някои казват “виждате ли, по субективна

причина е, затова че румънците са паднали там”. Но ако пътят е бил по-широк, може би независимо, че спирачките не са държали, имало е възможност да го избегне.

Говоря с пълното съзнание, че ние винаги сме поставени, и аз като министър на транспорта, и всички мои предшественици, пък и бъдещи министри на транспорта и правителства пред подобни случаи. Има ли обществен транспорт, не може да няма катастрофи. Но ние сме длъжни като правителство и като министри да направим всичко, поне там, където вече има определен сигнал, за да не се допуска нещо подобно.

Разбирам, че става дума за средства, но 7 км и 200 м е разстоянието, в което може да се извърши този ремонт със строителството на втори двулентов път за оширяване на моста. Проблемът е, че наклонът на пътя от Русе е много голям и той наистина създава проблеми най-вече при товарните автомобили. Предлагам да се направи един финансов анализ – колко ще струват тези 7,2 км. Да, наистина този път е предвиден в Оперативна програма ”Транспорт” и да видим по какъв начин можем, включително и с наличните средства. Ако трябва – да променим програмата и на Агенция ”Пътища” и да започнем съответно строителството на това съоръжение. Това е и препоръката на експертите. Вече имаме два случая, това показва, че този проблем наистина съществува.

ГЕОРГИ ПЕТКАНОВ: Вие посочихте какви проверки сте извършвали. Проверихте ли дали е бил претоварен камиона, с колко, как и т.н. и това дава ли отражение на изпускане на спирачките?

ПЕТЪР МУТАФЧИЕВ: Това нещо не е в момента констатирано. Това, което аз чух, тъй като се върнах веднага от командировка е, че е имало такова претоварване. Трудно е да се докаже, дали може да окаже влияние върху спирачките. Но по принцип, при такъв наклон, при претоварване винаги се удължава съответно пътя. Вие знаете, че конкретно като доказателство, за да се докаже едно претоварване, трябва да се измери.

Мобилните станции качват фактически колелата на автомобила върху т.нар. кантар, който е една метална плоскост и се установява натоварването на ос. Поради това, че е бил разсипан товарът, ние не можем да кажем точно и ясно, че това дефакто е така. Информацията, с която аз разполагам е, че е имало такова претоварване.

СЕРГЕЙ СТАНИШЕВ: Господин Боков иска да отговори.

ФИЛИП БОКОВ: Снощи директорът на РДВР – Русе каза по телевизията, че са премерили житото, което е разпиляно и то е било 19 тона, а камионът е трябвало да вози 20 тона. Те смятат, че няма претоварване по тази причина.

ИВАЙЛО КАЛФИН: Колеги, тук има материали, които са дадени от кмета и от областния управител на Русе, които сигурно могат да ви кажат и повече неща от кмета на Бяла.

Това е път, по който има непрекъснато и много тежки катастрофи. Това не е случай, понеже сега се е случила тежка катастрофа, който трябва да се обсъжда. Това е международен път, даже два международни пътя влизат в този участък. Вярно е, че има три ленти, много е стръмен, нарушават се правилата, защото има тежки камиони, изпреварват се неправилно и непрекъснато има катастрофи и много често има смъртни случаи и то много тежки катастрофи има.

Така че, според мен, по принцип целият този път, който е предвиден до 2013 година да стане 4-лентов, трябва да се избути по-напред в приоритетите. Второ, подкрепям изцяло това, което каза и г-н Мутафчиев. Виждам, че го е предложил и Асен Гагаузов – поне като спешна мярка да се направи разширение около моста, малко преди него и малко след него, защото там пътя на всичкото отгоре се събира и като фуния и то от стръмен наклон – пътят откъм Русе. Така, че това не е чак толкова скъпа мярка.

Ще предложи целият този път, който е планиран за 2012 година малко по-насам да дойде, за да може да се избегнат действително тежки

катастрофи. Това е натоварен международен път с непрекъснато много тежки катастрофи.

НИКОЛАЙ ВАСИЛЕВ: Имам да кажа важни неща. Бих помолил за няколко минути възможност. Поради няколко причини смятам, че имам какво да кажа. Първо, и аз като вас съм любител-шофьор, разбира се и сигурно и аз като вас съм шофирал в много държави и съм имал личен автомобил в няколко много различни държави. Също така съм участвал веднъж в много интересна научна министерска научна европейска конференция по тема “Безопасност на пътното движение”, където, да ви призная, ми се отвориха очите за неща, които не съм предполагал преди това като любител-шофьор. Тоест, на тази конференция научих, може би два пъти повече отколкото за другите години шофиране.

Затова бих казал следните неща. Това, което ще кажа в никакъв случай не е някаква критика, изобщо, а по-скоро само подкрепа на всички министерства и само конструктивни предложения, какво бихме могли да направим. Според мен, господин премиер, Вие като премиер, ако желаете, или ако не – да възложите, на който министър решите, една инициатива, която аз бих предложил да я озаглавите “ТРАФИК 2007”. Трафик е дума с 6 букви. Всяка буква означава нещо, като според мен това са 90 и няколко процента от причините за смъртни случаи при катастрофи. Буквата Т е най-малкият проблем – това е телефони, т.е. да се контролира, да не се шофира, когато човек говори по телефона. От личен опит знам колко ужасно е това. Буквата Р е може би най-тежката буква – шофиране с разумна скорост. Всички ние знаете как караме като изоглавени в цялата страна, само че само в България може така. Я някой в Щатите да отиде да кара с пет, десет мили над това и утре сигурно ще е в затвора, макар че там разстоянията са 10 пъти по-големи. Третата буква е А – алкохол. Нямаме ли познати ние – най-близки познати, които всяка вечер вечерят в софийски ресторанти и си пийват и се прибират до вкъщи. Всички имаме такива познати. Четвъртото е

Ф – фарове. Господин премиер, три пъти от различни министерства съм предлагал в Министерския съвет в България да се шофира целогодишно, денонощно със светнати фарове. Статистически е доказано, че в много случаи това спасява от катастрофи. В Унгария е така от много отдавна. Първият път 2004 Министерският съвет го прие, парламентът го отхвърли. Вторият път Министерският съвет го прие, парламентът го прие наполовина, че само зимата 2005 година може. А 2006 година, ако си спомняте разговора с министър Петкова – и двамата го подкрепихме. Министерският съвет и в момента е в парламента – целогодишно да се кара със светнати фарове. Лятото не е по закон, само зимата, което пак не е лошо. Петата буква И може да означава две неща – изправни автомобили и инфраструктура. Сигурно си спомняте миналия мандат колко много борба водихме за подновяване на парка на такситата и на камионите и как много малко хора подкрепят тези мерки, но ето – сигурно този камион може да се окаже, че е над 20-годишен. Не твърдя, че 3-годишен камион няма да катастрофира, но твърдя, че от времето на Хенри Форд до сега най-хубавата кола е новата.

По отношение на инфраструктурата, всички сме специалисти, само че живеем в държавата с най-загубената инфраструктура. Напълно подкрепям министър Кабил, че тази година има видимо подобрене на пътищата в държавата. Много се ядосвах миналия мандат, че няма видимо подобрене, този мандат има видимо подобрене в много части на страната, където шофираме. Тоест, много е направено само за 2006 година. Обаче въпреки всичко някак си в нашата държава, сякаш не сме ходили в други държави, никога не разсъждаваме с размах, с някаква изобретателност и някаква иновативност. Има ли държава в Европа с по-маркировка от България. Минете по централните софийски булеварди, по Симеоновско шосе – огромен път с четири ленти. Този път с четири ленти буквално е с една и половина – минно поле с дупки, никакво разделение на ленти, паркирани коли – който, където му падне и т.н. Пълно безумие е при нас.

В други държави човек като шофира през нощта, има светлоотразителна маркировка, не сме я изобретили тази година. Второ, като котешки очички, които като включиш дълги оттук до хоризонта се виждат като на електронна игра как върви пътя. Е, при нас защо не може да го има? Сигурен съм, че това струва пъти по-малко от асфалта, сигурно струва стотинки котешките очички на фона на колко лева метър асфалт струва при нас. Знаци и т.н. – тук напълно подкрепям всички предложения. Буквата К – колани. В други държави човек не може да си помисли, че може да седне в колата без колан. Това “много съм голям пич и не мога да карам с колан” са глупости на търкалета. Хиляда човека годишно, от тях може би двеста с колан щяха да оживеят.

В Щатите докато бях студент, 250 хиляди души загиваха годишно по пътищата, в Европа сега са 100 хиляди. С драстични, огромни мерки от рода на масово полицейско присъствие, побъркват ги ако карат без колани или пет мили отгоре, ги сведоха до 60 хиляди за 10 години.

За инфраструктурата, бих повторил, господин премиер, същото, което казах на председателствания от Вас Съвет по инфраструктура няколко пъти. Минават година и половина от началото на мандата, а това са най-добрите година и половина, когато правителството е супер силно, опозицията да си гледа работата, обществото подкрепя масово, и ние нямаме открита нито една концесия за магистрала. Казвам го не като критика, по-скоро като самокритика. Ето например колегите от миналия мандат – Кабил, Кунева, Петканов, сигурно Мавров и Маринска ще потвърдят, че миналият мандат бях категорично против тази сделка с Автомагистрала “Тракия”. Бях яростно против и я спрях с една седмица и казах, че за това нещо в Европа си заминават правителства. Може би и заради това нашите хора загубиха повече.

Но, все пак беше по-добре да има някаква, може би лоша концесия, или да я съборим, да я отречем, да я предоговорим, каквото ще да

е, но коя година ще има отговор на този въпрос? Това го задавам риторично без никакви конкретни предложения.

По отношение на някои пътища, сега ние ще вземем мерки за Бяла и съм сигурен. Но то не е само Бяла. Миналият мандат всеки месец питах съответният министър защо по магистралният път София-Варна 11 месеца правиха една 10-километрова отсечка и всички камиони и автобуси минаваха през едни безумни търговишки села, имаше само 5 загинали за тези 11 месеца на тази отсечка, можеше да няма нито един, ако бяха го направили. След тези 11 месеца, тази 10-километрова отсечка Търговище-Омуртаг пак беше най-лошата част на целия път.

Следващият ми въпрос е, Витиня зимата колко загинали ще има поради това, че не работи последният тунел? Откъде да знам защо не работи последният тунел, той всяка година не работи. Същата работа ще бъде на Витиня тази зима с камионите и автобуси.

За Министерство на вътрешните работи, според мен няколко големи неща могат да се направят. Едното е, в България няма нулева толерантност към алкохол, няма нулева толерантност към скорост, коланите вече са съвсем по-малка тема. Всички наши познати плащат по хикс лева на полицаите, карат с колкото си искат, пият колкото си искат, и нямам нито един познат, който да е санкциониран. Ами нашата държава като е такава, ние всички ще плащаме с хиляда живота годишно.

Бях много впечатлен в Япония, със смесени чувства – това е държавата с най-високите заплати, може би, на всяко кръстовищенце, на всяка дупчица на пътя има или жив полицай, или униформен служител, който показва със светещи палки, или има робот-полицай, който маха през нощта с една палка и ги питам “защо плащате по 100 долара на човек на ден за това”, отговарят – “защото цената на човешкия живот е издигната в култ, защото много по-важно е да спасиш сто живота годишно отколкото да сложиш сто полицаи на пътя.”

На всяко обсъждане за бюджета, което сме имали, аз винаги по-малко сигурно искам пари за нашият ресор и винаги казвам – да дадем повече пари за пътищата. Много повече пари можем да дадем на пътищата. В държавата има пари за това. Ако трябва – да намалим от нашите бюджети от миналата седмица по някой друг милион и да ги дадем там – аз съм готов, с удоволствие, ще се чувствам щастлив на Коледа, ако вземете от моите пари и ги дадете там.

ПЕТЪР МУТАФЧИЕВ: Последната информация, която получих сега е, че камионът е бил претоварен и товарителницата е в полицията, не в Министерство на транспорта. Нашите експерти са видели товарителница с 21 тона и 800 килограма. Сега се обадох и взех точните цифри. Казвам го, за да не останат погрешни данни в протокола.

ДЖЕВДЕТ ЧАКЪРОВ: Няма да се спирам подробно на това точно какво трябва да направят нашите колеги, които са ресорни – министърът на вътрешните работи, министърът на транспорта и министърът на регионалното развитие и благоустройството. Безспорно е, че ние като правителство трябва да предприемем мерки, да анализираме ситуацията в страната с оглед на изключително многото катастрофи и жертви и пострадали. Всеки един от тях, аз съм убеден, че ще приложи най-разумните мерки, които след това трябва да изпълняваме и спазваме всички ние в страната.

Съвсем накратко ще взема отношение по това, което се повдигна като предложение. Да, аз също възприемам, че този мост, ако трябва да се разшири, да се реконструира. Щях да повдигна въпроса досега дали е имало там инциденти. От това, което каза г-н Калфин е видно, че там е имало многократно инциденти. Оттук нататък ще възникне въпросът защо до сега не са взети мерки, а едва след като е станал този инцидент? Естествено, след като стане белята, много ясно, че ще вземем мерки. По-скоро предлагам да направим един анализ – всички компетентни министерства да анализираме и

да видим къде има критични точки, критични места в национален мащаб. Затова, защото безспорно има места, както и министър Гагаузов каза – пътят е прекрасен, магистрала като слънце, като огледало. Аз самият съм виждал катастрофи и съм спирал като лекар, даже и сега като министър, слизал съм и съм питал имат ли нужда от помощ хората – на прав, равен, гладък път се удрят. Има причини – техническа неизправност. Но има места наистина, където има критични точки, на които ние трябва да обърнем внимание като правителство и да набележим мерки през следващите една, две, три години, с оглед на рисковете, които носят, с оглед на инцидентите, които са ставали. Ние да отчетем и да кажем – на еди коя си точка е имало толкова катастрофи, това ще бъде приоритет за нашето правителство, през следващата година ние там ще подобрим инфраструктурата. Това да бъде една от мерките.

Естествено, трябва да предприемем една информационна стратегия и кампания, да се разяснява на хората – това, което и министър Василев каза – първо, второ, трето. Да ги следим всички за по-активно съзнание, за оформяне на култура, защото това касае нас. Ние даваме повече жертви по пътищата, отколкото хората на война. Така, че трябва да предприемем необходимото.

Предлагам да направим един обстоен анализ на критичните места и да предприемем мерки и действия на едно от следващите заседания, било то на оперативно заседание първоначално, след това на редовно заседание. Да излезем пред цялата общественост като правителство, като държава, да кажем – да тук виждаме проблемните места, предлагаме тези мерки и те ще бъдат реализирани, и да покажем, че го правим.

ПЛАМЕН ОРЕШАРСКИ: Министър Чакъров ме изпревари. Искан да предложа да вземе конкретни мерки за конкретният случай, защото това значи, че винаги ще вървим след събития и нямаме визията да предотвратим бъдещи щети. Тоест, аз бих предложил да се възложи на Фонд

“Републиканска пътна мрежа” в съкратени срокове да идентифицира “тесните места” по цялата републиканска пътна мрежа. Да разработи програма за сигнализиране там, където няма или за засилване на тези ефекти, които сигнализират за опасност по пътя за стеснени места и приоритетно да ги ремонтираме. Но не да си поставяме задачата следващият месец да ремонтираме всички тесни участъци. Има мостове само с една лента. Все пак този е с две. В републиката има поне сто, може би повече, моста с една лента, където се изчакват. Дайте сега да си сложим програма – всички мостове и магистрали да ремонтираме. Защо падат по виадуктите, там пет ленти ли трябва да бъдат...?!

За мен не е сериозно, ако в резултат на това нещастно събитие вземем малко стихийно мерки – там сега ще направим мост с по десет ленти и т.н.

РУМЕН ОВЧАРОВ: Според мен нещата трябва да бъдат в две посоки. Първо, трябва да видим конкретният случай. Второ, трябва да видим какво правим като цялостен подход при решаване на този проблем. Дали ще е трафик, дали ще е оценка на критични точки и т.н. Според мен, не бива да си затваряме очите за ситуацията около този случай и около това критично място. Нека да видим къде в държавата има място, където в рамките на две години загиват 40 или 50 човека в такива масови катастрофи. Такива места ще видите, че не са много. Не знам какво е необходимо още да се случи на този мост и на това място, за да се разбере, че там трябва да се вземат специални мерки.

Изключително съм доволен от това, което каза г-н Гагаузов, ние можем като правителство да кажем ясно – държавата е взела мерки, пътят е обезпечен по всички правила, сложени са табели, но въпреки това очевидно мерките са недостатъчни. С полицаите, които ще сложим накрая – няма да решим въпроса. Полицаите няма да убият скоростта. Той човекът е искал да спре преди моста, но не е могъл да спре, а е искал. И ако мостът обаче беше

по-широк, то може би щеше да се спаси, защото насреща му е идвала друга кола. И другата кола на практика му е попречила на него да избегне сблъсъка с автобуса.

Не казвам, че всички мостове трябва да ги направим двойни. Но там очевидно мостът ще трябва да стане двоен. Дали ще стане тази година, или ще стане след две години – е вече въпрос на решение. Предлагам ви да възложим на Министерство на вътрешните работи да каже какви мерки за контрол на скоростта са възможни да бъдат взети веднага. Включително и това, за което говори министър Кабил – камери, следене на скоростта – не повече от 60 км или там колкото трябва.

РЕПЛИКИ ОТ ЗАЛАТА: Четиридесет километра в час.

РУМЕН ОВЧАРОВ: И това да се следи стриктно, да се спазва и да се контролира. Да се сложи постоянен пост там, да ги спира, да ги глобява и т.н. Това не е толкова трудно да се направи. Те са няколко ключовите места в България, където може да се направи това нещо.

Второ. Някакъв контрол да установим върху тези товарни камиони, особено българските превозвачи, които возят само вътре в страната. Трябва да се контролира този процес. Не може стари камиони, този камион е сигурно отпреди 20 години. Кога ги правихме “Шкода Мадара” – преди 20 години. Въпреки това се движи, претоварва се, въпреки това всичко му е наред според прегледа, който му е направен.

ПЕТЪР МУТАФЧИЕВ: Не е вярно, не бяхте тук, когато дадох информацията. Не говорете, че всичко му е наред.

РУМЕН ОВЧАРОВ: Нали е минал през преглед за 2006 година.

ПЕТЪР МУТАФЧИЕВ: След като е изправен?!

РУМЕН ОВЧАРОВ: За това говоря – значи всичко му е наред.

ПЕТЪР МУТАФЧИЕВ: Няма директива, по която да спреш камион, който е изправен, без значение на колко години е.

РУМЕН ОВЧАРОВ: Въпросът е дали е бил наистина изправен, когато му е правен прегледа, защото много добре знаем, че хиляди коли се движат в България без да са изправни, особено тези от по-старите. И не е ли време наистина да вземем, макар и непопулярно, но политическо решение за тези стари автомобили, ако щете от екологична гледна точка?

СЕРГЕЙ СТАНИШЕВ: Взехме и доста щети се нанесоха.

РУМЕН ОВЧАРОВ: Третият въпрос е за самия мост. Аз си мисля, че това, което предлага министър Калфин и това, което предлага министър Гагаузов, трябва да го кажем – да, взели сме мерки, но очевидно мерките не решават въпроса. Затова правителството изпреварващо вкарва този мост в плана за изграждането за следващата година. Паралелно с това – критичните точки в цялата страна, битката по пътищата, трафик, още четири-пет неща. Но да се опитаме да ги структурираме нещата. В единият случай да отговорим с конкретни мерки, а не само с приказване. Второ – да вземе някакви по-стратегически мерки за решаване на проблема.

КОЛЪО КЕЛЕРДЖИЕВ: Благодаря, че бяхме поканени и че извънредно заседание на Министерския съвет се занимава с този трагичен нелеп случай. Благодаря по първа точка за това, което се направи!

Колебаех се днес дали да съм на десетте погребения, или да съм тук. Тези хора очакват да решим нещо адекватно. Благодаря по първата точка! Мисля, че с това, което решихте с допълнителните средства, ще посрещнем и ще реагираме адекватно на случая. Но, нека се реши проблема на цялата страна, нека и по точка втора да кажем нещо по същество и по конкретния случай. Мисля, че на всички говори какво значи 9-ти трансевропейски коридор. Той минава точно по тези пътища и точно по този мост. Пътната обстановка при града, пътен възел Бяла, е много тежка. Това е седемлъчно кръстовище. Ако трябва да изброя пътищата? Но това са два първокласни републикански пътя по нашата класификация. Едно римско пет и едно римско три – по европейската класификация това е европейски път

Е83 и Е85, които влизат пред Дунав-мост Русе, вървят до Бяла и минават през въпросния мост. Разклонят се след моста, недалеч на плевенския разклон за Плевен и София, надолу – Търново и Свиленград.

В същият участък вървят два второкласни пътя Б51 за Попово и Варна на кръстовището от моста през града; Б54 – второкласен за Свищов. Живот и здраве, нека да започне там АЕЦ-а, който всички се надяваме да започне, но ще стане много натоварен пътят. Има един третокласен пак по републиканската пътна мрежа – 501 за Борово, Две могили и Русе – това е старият път преди да бъде направена магистралата. До тук – пет пътя.

На това кръстовище тангират още два четвъртокласни пътя – наша общинска собственост. Това е точно на въпросното кръстовище – насрещният път за село Стърмен и Бутров, който път преминава през счупения мост на Долна студена над река Янтра, счупен от миналогодишните наводнения. Свищовският разклон е още един път за друго село – Босилковци.

Седем пътя се кръстосват там. Представете си, образно казано, една автомагистрала с четири ленти, тя свършва изведнъж и става един мост с две ленти. При това слизайки от голяма височина – баир, от другата страна на моста от Русе слизат три ленти, които също се свиват и след два остри завоя без никакви видимост се влиза в този мост от същата височина. През зимни условия те стават още по-натоварени и рискови. Сложили сме едно огледало на кръстовището, което го имаше преди 20 години, за да има малко по-голям тъгъл на виждане. В мъгла или лошо време то не върши работа.

Знам, че е заложен четири ленти път, проектиране и построяване от Русе за Търново. В участъка Русе-Бяла има вече изградени 4-лентови участъци. Единият е при Русе – около 13 километра. Това е булевард “България”, от който влиза Дунав-мост – международният трафик. Вторият участък е именно при нас – от другият край на мост – четири лента 5 км до квартала “Гара Бяла”.

Искам да обърна внимание, че от 1 януари, в резултат на присъединяването ни към Европейския съюз, целият трафик, който държавата Сърбия ще заобиколен, тъй като не е членка на Съюза, ще се увеличи многократно, ще се влиза през Русе и ще кара по този същият мост. Аз разделям нещата на две – краткосрочни с организационни технически мерки, които веднага могат да започнат да се правят, защото хората искат да видят, че нещо веднага започваме да правим. Министър Петков го няма, мога да ги изброя – това са две камери с видеонаблюдение; няколко знака от тези, които всички сме виждали по Европа, които светят и мигат и заострят вниманието; три щата за полицаи, които ден и нощ там да стоят, за да присъстват; един електронен пътен кантар, за който стана реч.

Публична тайна е това с камиона, няма какво да си кривим душите. Всеки превозвач на зърно особено, претоварва един път и половина камиона. Въпросният камион, присъствах лично и теглихме зърното на селскостопански кантари. Не мога да го твърдя – нека да каже прокуратурата и следствието – той е претоварен, както каза и министърът. От три курса по двадесет тона, вместо 60 – публична тайна е, че шофьорите и фирмите прекарват тези 60 тона на два курса по 30, с един път и половина претоварване, за да спестят единият курс, който да им се получи като печалба. Това е и в конкретният случай.

Възможни са човешки грешки, вероятно и шофьорите са лоши, вероятно и организацията и маркировката не е добра, вероятно и техниката отказва, въпреки че е от желязо. Но вкарвайки се в този мост-убиец, това е втори пореден случай. Ние написахме преди месец на министър Гагаузов едно предложение, тогава скочи един тир малко по-нататък и редовно скачат върху жп линията на плевенския разклон – също конфликтен. По този повод пратих вестника със снимката и поисках една междуведомствена комисия, която той назначи. Тя се събра, дадохме някои констатации и предложения, които съм приложил.

Апелирам, ако може незабавно да започнем тези леки, но задължителни ремонти, които могат да се финансират! Нека и това, което споменах по линия на Министерство на вътрешните работи – също да почнем да го правим, за да видят хората! Но, моля да бъде взето решение! Мисля, че не е по-приоритетно да правим четири платна на равно място и на прав участък, отколкото да дублираме този мост. Моля за вашето решение! Имам подкрепата на нашите народни представители – всички от русенския регион. Моля това да бъде записано като отделен ред в Закона за държавния бюджет – министърът на финансите да съгласува и отпусне средства. Разбирам, че той не може да бъде направен веднага, но нека да започне да се проектира и да се прави.

Благодаря ви!

ЕМЕЛ ЕТЕМ: Разбирам че ситуацията и поводът, поради които провеждаме днешното заседание, не са най-приятните, но мисля, че като министри и като държавници, ние би трябвало да оставим емоциите настрана и да се опитаме малко по-машабно да мисли.

В случай Русе и Бяла имат щастието, че на тази маса от седящите 18 министри, начело с премиера, 7 имаме много пряко отношение към Русе. Аз съм от Русе, а всички останали са бивши депутати, настоящи от Русе. Седем от министрите на масата много добре знаят този път и в рамките на мандатите от 4 години – те са минавали нееднократно по тази дестинация и са наясно с всички тези проблеми.

Какво предлагам? Мисля, че днес хората от нас не очакват да свием нашето мислене само до инцидента Бяла или инцидента Микре, или инцидента хикс, които в страната се случват, за съжаление, много често. Може би е добре да се ориентираме към едни малко по-държавнически мерки. След краткият анализ, който направихме на базата на няколко инцидента, първо – може би е добре да възложим да се направи един много по-подробен обстоен анализ, не само за пътната обстановка и състоянието

на пътищата и къде в страната са най-критичните зони, според които тази програма, за която говори министърът на регионалното развитие и благоустройството – да я препоредим приоритетно с по-краткосрочни и дългосрочни мерки. Но, за мен е много важен и момента на дисциплиниране и на водачите. Тук напълно подкрепям колегите, които се изказаха за мерките, които ние трябва да предприемем на пътя. Не можем да разчитаме на самодисциплина и на самоконтрол. Познаваме си манталитета. И всеки един счита, че точно на него няма да му се случи, че той ще намери начин да мушне в ръката на контролиращия катаджия или полицаи мотивиращи знаци и т.н. и по тази причина трябва да действваме както в нормалните държави се действа – не емоционално. Няма с кого да се разправяш, има камери, които го отчитат, плащаш си санкциите и на година ако надвишиш едн какъв си брой нарушения – съответно освен финансовите санкции, има и редица други. Мисля, че това трябва час по-скоро да бъде въведено в България, защото по-дисциплиниращ момент от това да бръкнат на българина в джоба и да го заплашат, че ще му отнемат книжката – надали ще има.

Може би от този род мерки ще направят добро впечатление на обществото, защото след това заседание вие сигурно ще се изправите пред медиите, или най-малкото което е – ще трябва да пуснем прессъобщение какво сме решили. Траурът е чисто човешки жест, финансите са едно подпомагане, но днес от нас се очакват мерките, които ние ще набележим – дългосрочен план в национален мащаб. Ние да кажем повече на българските шофьори – “не” на безобразното шофиране, на българските граждани – “да” за живота ви, и съответно с инфраструктурата, с която бихме могли да спасим много човешки животи.

За мен това са няколко пункта, по които ние трябва да се обединим и да приключим заседанието. Една препоръка към Министерство на регионалното развитие и благоустройството и всички тези, които имаме отношение към подобен род проекти.

Уважаеми колеги, тук напълно подкрепям изказванията на няколко от нас, включително на Николай Василев за това, че ние съпоставяйки се и сравнявайки се с други държави в които много често ходим, се установява, че малко като че ли се развиваме като бавноразвиващи се. Защо го казвам това? Голяма част от проектите, които ги имаме може би вече са и технически, и морално остарели. Добре е да си актуализираме проектите, най-вече що се касае до пътната ни инфраструктура и да видим нещо, което преди пет години ни се е струвало безкрайно правилно и вярно – дали днес вече не е исторически остаряло. Защото и аз лично, като шофьор на пътя не веднъж съм се питала чия инженерна мисъл е родила и проектирала точно този път и този участък, или това съоръжение. Затова е добре да сме малко в крак със съвременното и когато пускаме някакви такива проекти, които струват много пари на данъкоплатеца и на държавата – още веднъж да се убедим, че те отговарят на всички съвременни изисквания и на бъдещи такива, с които ще бъдат свързани, защото пътната инфраструктура не се прави сама по себе си за даден участък, тя се свързва с една перспектива за магистрали, или за редица други европейски и трансгранични проекти.

СЕРГЕЙ СТАНИШЕВ: Приключваме дискусията по точката. Предлагам да се ориентираме към вземане на конкретни решения.

Дискусията неизбежно беше емоционално заредена от всеки един от нас. Ясно е, че за да има толкова много пътно-транспортни произшествия и толкова много жертви в България – има много причини, като се започне от състоянието на пътната инфраструктура в България. Наскоро откривахме с кмета Борисов разширяването на 4,5 км на Южната дъга, която е строена 60-те години. Оттогава в общи линии нищо не е правено, а трафикът се е увеличил многократно. Това, разбира се е свързано и с бюджетните ограничения, с много други аспекти, които бяха дискутирани.

Другите причини са свързани и с менталитета, културата на пътното движение в нашата страна. Свързани са и с ефективността на контрола, защото постоянно се сблъскваме, дискутирали сме и с ръководството на Министерство на вътрешните работи проблема за това, че има маса глоби, които не се събират и няма ефективен механизъм за събиране на тези глоби. Всеки шофьор в общи линии доста лежерно се отнася към евентуалните санкции.

Затова аз предлагам да се ориентираме към следните решения:

Първо. По конкретният случай с град Бяла и със състоянието на моста. Според мен трябва да предприемем няколко групи мерки. Първо. Да натоварим Министерство на вътрешните работи да засили превантивния контрол чрез присъствие. Ако е необходима – допълнителна маркировка преди доближаването на моста. Това трябва да бъде направено незабавно!

Второ. Да преценим и да предложим проект за второ мостово съоръжение, което дублира съществуващия мост, да бъде изтеглен приоритетно за следващата година. Това няма да стане отведнъж, защото става дума за процес на проектиране. Не знам дали има готов проект във Фонд "Републиканска пътна инфраструктура", но да вземем това решение в рамките на бюджета и това да бъде наша инициатива. Ако Народното събрание реши – допълнително да го изведе, защото има такава нагласа в парламента в отделна разпоредба в бюджета. Това е въпрос на Народното събрание. Но ние да приоритизираме реализацията на този проект за следващата година.

Действително, мнозина от нас добре познават този участък, защото сме били и народни представители, и сме пътували като министри, или като частно лице, и той е един от трудните участъци – поради терена и поради характера на моста и много други особености. Затова, според мен това решение би трябвало да го вземем.

Това е по конкретният случай в Бяла.

В понеделник предстои заседание на Съвета по инфраструктура към Министерския съвет. Той ще разглежда други въпроси, обаче ще разглежда въпроса за състоянието на националната инфраструктура в областта на здравеопазване в болничната най-вече, и други неща. Но, нека вземем решение – за следващо заседание на този съвет (вероятно към средата на януари) ръководителят на Фонд “Републиканска пътна инфраструктура” да подготви неговия анализ, заедно с Министерство на вътрешните работи на най-критичните точки в пътната инфраструктура, където се случват най-голям брой пътно-транспортни произшествия. Нека имаме карта, за да можем да определим приоритетно оттам нататък как се работи в рамките на Съвета. Първо да го вземем, после – на Министерски съвет.

Също така да натоварим Министерство на вътрешните работи за средата на януари да изготви по-цялостен доклад за Министерския съвет за това, по какъв начин се осъществява контрола и как да се гарантират допълнителни мерки за контрол по пътищата.

От гледна точка на работата на Министерство на вътрешните работи и от гледна точка на ефективността на контрола и събирането на санкциите, да направи един комплексен доклад, може би съвместно с министъра на транспорта г-н Мутафчиев, от гледна точка на контрола върху стоковите превози.

ПЕТЪР МУТАФЧИЕВ: И свидетелствата, и методиката...

СЕРГЕЙ СТАНИШЕВ: Добре, Вие подгответе тогава отделен доклад по тази тема за средата на януари.

Предлагам това да бъдат точките. Мисля, че са достатъчно и краткосрочни, и по-средносрочни и дългосрочни, за да можем да вземаме решения достатъчно осмислено, а не сега под въздействия на емоции.

Приемате ли?

ГЕОРГИ ПЕТКАНОВ: Има държавна комисия, която се занимава с тези въпроси.

СЕВДАЛИН МАВРОВ: Вчера се свързах с Министерство на вътрешните работи – те оглавяват председателството на Комисията. Тя се води “Държавно-обществена консултативна комисия по проблемите на безопасността на движението по пътищата”. Има изготвен доклад, който ще се погледне в понеделник. Ако не е съгласуван – ще го пуснат да се съгласува по министерства, за да влезе в Министерския съвет. Ако е съгласуван – може да го разгледаме още следващия четвъртък, но това трябва да го уточним в понеделник.

НИКОЛАЙ ВАСИЛЕВ: Господин премиер, имам едно “лошо” предложение: да разпуснете тази комисия, за която никой от нас не е чувал, че я има. Да я създадете наново с излъчен от Вас председател.

За паралел, години наред се борихме в миналия Министерски съвет за ГКПП-ата някой да направи нещо и аз чак в края на 2004 година разбрах, че то било имало Междуведомствен съвет с председател един сегашен кмет. Никой не е разбрал, че има такъв и все едно, че го е нямало. Това е същото.

СЕРГЕЙ СТАНИШЕВ: Нека все пак да не избързваме. Не знаем в какво състояние е доклада, дали не е подходено формално. Нека натоварим съответните министерства. Министерство на вътрешните работи да привлече тази комисия, да провери каква работа е свършила, за средата на януари, за да взимаме по-цялостни мерки по отношение на контрола върху пътното движение.

Министерство на транспорта да изготви свой доклад за същият срок във връзка с контрола върху превозите на стоки, различните аспекти на това, което засяга пътното движение. Предлагам да вземем решение.

Изчерпахме тази точка.

Точка 2

Проект на Решение за погребението на бившия министър-председател на Република България проф. Любен Беров

СЕРГЕЙ СТАНИШЕВ: Остана една точка, която е за бившия министър-председател на Република България проф. Любен Беров - проект на Решение за погребението на бившия министър-председател на Република България проф. Любен Беров и за създаването на правителствена комисия за организация на това погребение.

Материалът е раздаден, мотивите – също. Имате ли въпроси?

СЕВДАЛИН МАВРОВ: Господин премиер, вчера с г-н Боков подготвихме проекта. Имената са, общо взето, примерни и търпят промяна, защото не знаехме ангажиментите на нито един от вас. Аз дори сега искам да направя едно предложение. В разговор с г-н Румен Овчаров разбирам, че те са били близки приятели. Затова е хубаво г-н Овчаров да влезе в комисията.

Ако някои от другите министри, които са в списъка, има ангажименти във вторник - извинявам се, че към самото решение и доклада няма примерен протокол как ще се извърши всичко това, но, общо взето, започва от 10.00 часа. Имаме ли някаква готовност да докладваме?

Сценария – вчера не са изчистили сценария, не е точен.

СЕРГЕЙ СТАНИШЕВ: Добре. Нека се фиксираме върху групата. Групата ще наблюдава вече сценария. Да не превръщаме Министерския съвет в общи разсъждения.

Имате ли въпроси?

Аз предлагам да извадим г-н Вълчев, защото той вероятно ще участва в дискусията в гласуването в Европейския парламент по

кандидатурата на госпожа Кунева. Мисля, че се пада точно вторник?
Да включим г-н Овчаров и да определим за председател госпожа Емел
Етем. Имате ли възражения?

РЕПЛИКИ: Не. Не.

СЕРГЕЙ СТАНИШЕВ: Ако няма други предложения,
приключваме точката.

Изчерпваме дневния ред на заседанието.

Закривам заседанието.