

Дерегулювати чи розрегулювати

Європейці люблять правила. Вони вважають — і цілком слушно — що закон, однаковий для всіх, є необхідним для життя в суспільстві. Наші різноманітні кодекси постійно розростаються. Наші держави безупинно ухвалюють нові закони, а другий демократичний рівень, який ми створили в Європейському Союзі, є вираженням цієї сутності, адже він побудований на праві.

Втім, Європейський парламент ухвалив — за ініціативою Європейської народної партії та за підтримки крайніх правих груп — положення, що відступають від директив щодо належної обачності та «звітності». Це було як грім серед ясного неба!

Невже Комісія фон дер Ляен-II буде розплітати те, що започаткувала Комісія фон дер Ляен-I? Чи виникла в Європарламенті альтернативна більшість, у якій крайні праві без вагань підтримують процес дерегуляції, запропонований правоцентристами? Невже Європа зречеться своїх кліматичних зобов'язань, як стверджують екологічні неурядові організації? Чи, може, сувереністи виявилися праві?

Політизоване прочитання не відповідає реальності, яку краще пояснюють факти. Вага європейських регуляцій частково є причиною того, що Європа втратила 20% продуктивності за останні 30 років порівняно зі Сполученими Штатами, з якими раніше була на одному рівні. Європейське економічне зростання зупинилося, промисловість занепадає, робочі місця скорочуються, купівельна спроможність стоїть на місці. А продукування норм та регулювань триває.

Європейський Союз не є головним винуватцем цього стану речей, адже законодавчі регіони — головна причина нашого спільного занепаду — походять насамперед із національних столиць; однак ЄС є їхнім співучасником.

Ці обмеження мають свою ціну. Європейська хімічна промисловість може не пережити повного застосування регламенту REACH. Автомобільна промисловість уже втратила 40 000 робочих місць за останні п'ять років і, ймовірно, втратить удвічі більше у найближче десятиліття.

Цей випадок є показовим. Європейський автопром був першими у світі. Конкурувати з ним надзвичайно складно та дорого. Змушуючи з 2035 року виробляти лише електродвигуни, які китайці розробляли через відсутність альтернатив, європейське регулювання приносить у жертву цілу галузь європейської промислової досконалості на користь конкурентів.

Промислові галузі створюються не правилами, а насамперед ринком, де споживачі обирають, а виробники інноваціями намагаються краще задовольнити цей попит. Частка електромобілів у Європі сьогодні становить лише 16%. Споживачі їх не прийняли.

Закони мають визначати цілі, а не методи їх досягнення.
Жоден винахід не був породжений правилом.
Технологічна свобода — це умова інновацій і, відповідно, прогресу.

Чому б не включити в ці цілі також гібридні автомобілі чи транспорт на альтернативних видах палива? Уже 62% китайських автомобілів, що дедалі частіше потрапляють на ринок ЄС, є гібридами, тому що саме такі моделі обирають європейці.

Маріо Драґі виклав цю філософію та її практичні вияви у своїй доповіді, яку європейці, утім, не поспішають реалізовувати через відсутність вибору та сміливості.

Якби Європейський Союз та наші національні уряди намагалися мислити у довгостроковій перспективі, а не діяти залежно від моди чи політичних хвиль, вони змогли б зберегти європейську модель, не руйнуючи власної промисловості — тобто розрегулювати без хаотичної дерегуляції, роблячи ставку на стимулювання, а не на примус.

Текст також доступний на [моєму сайті](#)