

EXPUNERE DE MOTIVE

Conform obiectivelor Programului Uniunii Europene pentru Siguranță Rutieră 2011-2020, valabile și pentru decada 2021-2030, (scăderea cu 50% a numărului de decese pe drumurile publice), siguranță rutieră reprezintă unul dintre principalii factori de influență a calității vieții cetățenilor oricărui stat, având un impact puternic asupra speranței de viață și stării de sănătate a acestora.

În acest context, prezenta propunere are la bază o serie de aspecte îngrijorătoare privind siguranța transporturilor rutiere și incidența accidentelor în România, care relevă faptul că țara noastră trebuie să remedieze anumite aspecte privind armonizarea legislației, punând pe primul loc siguranța cetățenilor (conducători auto, pasageri, pietoni).

Conform statisticilor pentru anul 2018 privind siguranța rutieră, publicate de Comisia Europeană, România se află pe ultimul loc în Uniunea Europeană în ceea ce privește siguranța rutieră (statistica Poliției Române la nivelul anului 2018, în accidente rutiere s-au înregistrat: 1.867 decese, 8.181 răniți grav, 24.124 răniți ușor).

Astfel, luând în considerare numărul mediu de permise de conducere active din România (cca. 5 milioane), rezultă faptul că **anual, pentru fiecare 2.700 de permise active, are loc un deces în urma accidentelor rutiere, fiind înregistrați de asemenea și 5 răniți grav, respectiv 13 răniți ușor.**

În acest context, menționăm că, potrivit datelor furnizate de studiul Road Safety Country Overview, publicat de European Road Safety Observatory, în România costurile sociale ale accidentelor rutiere (per persoană) sunt, de **1.048.000 euro** în cazul deceselor, **136.200 euro** în cazul răniților grav, respectiv **10.400 euro** în cazul răniților ușor, ceea ce duce la concluzia că **în România, costul social anual al accidentelor rutiere este de 3,32 miliarde de euro.**

Modernizarea parcului auto cu autovehicule dotate cu sisteme de siguranță din ce în ce mai performanțe, precum și o serie de inițiative ale sectorului privat în domeniul formării permanente a șoferilor, (cu impact doar la nivelul unui segment limitat de conducători auto, în lipsa unor stimulente care să vizeze acest tip de instruire) au generat rezultate, însă nu la nivelul așteptat, astfel că potrivit datelor înregistrate la nivelul Uniunii Europene, în perioada 2010-2018, numărul deceselor din accidente rutiere a înregistrat o ușoară scădere, fără să se atingă țintele propuse.

O altă analiză publicată pe site-ul Comisiei Europene arată faptul că formarea permanentă a conducătorilor auto în domeniul conducerii defensive, asociată cu sisteme de evaluare și motivare a conducătorilor auto în cadrul companiilor, precum și formarea specifică a categoriilor speciale de conducători auto (purătorii de girofar) a condus la o reducere a numărului de accidente cu 20% per km. parcursi, dar și la alte beneficii colaterale: economii de combustibil, diminuarea costurilor de mentenanță a vehiculelor, reducerea poluării și nu în ultimul rând, creșterea calității vieții. Dintre țările care au implementat programe obligatorii de formare profesională, amintim Marea Britanie, Suedia, Olanda, Germania, Franța, Irlanda, Portugalia, Luxemburg, etc.

Demersul nostru se bazează pe prevederile reglementărilor adoptate la nivel european

(ex.: Directiva 2003/59/EC privind formarea inițială și periodică a unor categorii de conducători auto pentru transportul de mărfuri și călători (art. 3, alin. (1), lit. b, art. 7), sau Directiva 89/391/EEC privind sănătatea și securitatea lucrătorilor (art. 6, alin. (2), lit. a, c, e, art. 7, art. 12, alin. (1)), dar și pe inițiative la nivel național orientate în direcția stimulării creșterii nivelului de pregătire profesională a conducătorilor auto.

În contextul argumentelor de mai sus, prezenta propunere vizează stimularea dezvoltării profesionale a deținătorilor de permis de conducere din cadrul companiilor private sau publice din România, sub forma **deducerii impozitului pe profit/venit datorat a cheltuielilor cu formarea angajaților în domeniul conducerii auto defensive.**

Măsura va fi implementată prin **derogare** de la Codul Fiscal, sub forma de stimulente fiscale acordate mediului de afaceri, cu respectarea legislației în materia ajutorului de stat, tuturor contribuabililor care fac dovada instruirii personalului propriu în domeniul conducerii auto defensive la furnizori de formare autorizați de autoritățile competente, cu respectarea reglementărilor fiscale aplicabile pe teritoriul României.

De asemenea, eficiența programului propus va putea fi evaluată periodic, de către Ministerul Afacerilor Interne, prin structurile specializate.

1. Impactul social

Principala zonă vizată de măsura propusă este cea socială, iar impactul propunerii nu trebuie măsurat numai în unități valorice, cât mai ales în vieți omenești salvate.

De asemenea pot fi cuantificate și beneficiile individuale resimțite de angajații ce urmează a fi școlarizați periodic în domeniul conducerii auto defensive ca urmare a implementării măsurii, cum ar fi: siguranța personală, securitatea locului de muncă, gradul sporit de confort psihic în timpul petrecut la volan, combaterea stresului ocupațional, cunoștințe deosebite în domeniul auto, socializarea în cadrul breslei etc.

2. Impactul fiscal

Cu toate că măsura vizează acordarea unor facilități fiscale prin acordarea unor deduceri impozitului pe profit/venit datorat a cheltuielilor cu formarea angajaților în domeniul conducerii auto defensive, aceasta nu va avea ca efect reducerea veniturilor atrase la bugetul de stat, ci dimpotrivă, pe termen mediu și lung va conduce la creșterea veniturilor, cel puțin în baza a trei considerente.

Implementarea măsurii va conduce la **economii de costuri sociale** în condițiile în care, după cum s-a arătat, în România, **costul social anual al accidentelor rutiere este de 3,32 miliarde de euro**. În cazul eșantionului propus de 2700 șoferi care generează anual un decedat, 5 răniți grav și 13 răniți ușor, cu costuri sociale conform European Road Safety Observatory de 1.864.200 euro, cursurile de conducere defensivă ar însemna o investiție de 324.000 euro, din care în primele 2 sau 3 luni s-ar recupera la buget un procent de 50%, rămânând o cheltuială reală de 162.000 euro care ar aduce un profit în cazul reducerii cu 50% a numărului de victime de 982.100 euro - 162.000 euro=820.100 euro.

Nu în ultimul rând, măsura propusă va stimula competitivitatea companiilor deținătoare de flote și în mod specific, **potențialul competitiv al firmelor din sectorul de transport-logistică**, stimulând astfel generarea de **valoare adăugată** la nivelul acestui sector cheie pentru strategia de competitivitate a României, cu rezultat în creșterea veniturilor atrase la bugetul de stat.

3. Impactul asupra competitivității mediului de afaceri

Pe de o parte, măsura propusă vine în întâmpinarea demersurilor companiilor publice și private din România, deținătoare de flote auto, în vederea îndeplinirii obligațiilor ce le revin (prin Codul Muncii, precum și prin Legea 319/2006 privind protecția și securitatea muncii și HG 1425/2006 care conține normele metodologice de aplicare a a Legii 319/2006) în **direcția asigurării sănătății și securității personalului propriu.**

Pe de altă parte, propunerea are un dublu impact asupra competitivității mediului de afaceri din România. În primul rând, implementarea măsurii va avea **un impact general în planul competitivității mediului de afaceri din România**, la nivelul tuturor companiilor care dețin flote auto, având în vedere că dezvoltarea competențelor conducătorilor auto va genera o serie de beneficii directe, în principal la nivelul costurilor asociate exploatarea flotei auto (reparații, întreținere, gradul de înnoire a flotei, sistemul de salarizare și bonificații pentru conducătorii auto, etc.), dar și prin îmbunătățirea imaginii de piață, creșterea siguranței în trafic, respectiv, după cum s-a precizat anterior, satisfacerea normelor legale în domeniul sănătății și securității în muncă.

În al doilea rând, măsura va genera o **valoare adăugată suplimentară** la nivelul unui sector economic prioritar pentru dezvoltarea economică a României, respectiv cel al transporturilor, sector care înglobează peste 380.000 de contracte de muncă cu normă întreagă.

Din analiza efectuată a rezultat că singurul efect negativ asupra mediului de afaceri ar fi cel generat de indisponibilizarea personalului pe perioada efectuării cursurilor de conducere defensivă.

4. Impactul asupra mediului

Implementarea măsurii va avea un impact direct și asupra mediului, datorită faptului că structura standard a unui curs de conducere defensivă include și o componentă de **conducere ecologică**, constând într-un modul dedicat perfecționării abilităților conducătorilor auto în ceea ce privește reducerea emisiilor poluante. De altfel, obligativitatea includerii unui astfel de modul în programa analitică a cursurilor de conducere defensivă va putea fi reglementată prin intermediul normelor de autorizare a furnizorilor de formare profesională în domeniu, care vor fi detaliate în cadrul normelor metodologice de aplicare a prezentei propuneri.

5. Alte schimbări preconizate

În final, se impune a fi precizat faptul că impactul implementării măsurii va fi resimțit nu numai la nivelul companiilor care beneficiază de stimulentele fiscale propuse, ci și de alte categorii de **beneficiari indirecti**, cum ar fi:

- Companiile de asigurări, ale căror costuri privind despăgubirile totale sau parțiale vor scădea în funcție de pregătirea șoferilor prin intermediul cursurilor de conducere defensivă, cu rezultat imediat în reducerea primelor anuale de asigurare, detensionarea presiunilor sociale din piața RCA, respectiv creșterea competitivității în piață.
- Societățile de leasing operațional, care vor putea fructifica avantajul cursurilor de conducere defensivă prin extinderea duratei de uzură morală a parcurilor auto.

- Participanții la trafic, în mod generic, reprezintă o categorie importantă a beneficiarilor acestei măsuri, fiind avut în vedere faptul că un număr ridicat de accidente este provocat de alte categorii de participanți la trafic, în special de către pietoni.
- Sistemul medical, în principal medicina recuperatorie, ca urmare a reducerii incidenței și gravității bolilor generate de accidente auto.
- Instituțiile încadrate în sectorul de asistență socială reprezintă o altă categorie de beneficiari indirecti, întrucât un număr mai mic de accidente grave reduce efortul financiar din partea statului destinat victimelor.
- Inspectoratul Teritorial de Muncă, având în vedere reducerea numărului de accidente de muncă generate de conducătorii auto.
- Sistemul educațional, deoarece promovarea pieței cursurilor de conducere defensivă va reduce efortul depus pentru ca elevii de liceu și cei care sunt în mediul universitar să cunoască o parte din regulile de circulație, existând posibilitatea ca aceștia să participe la cursuri de conducere defensivă în cadrul unor proiecte dedicate.

Față de cele prezentate, se înaintează spre dezbatere și adoptare Propunerea legislativă privind completarea Ordonanței de urgență nr. 195/2002 privind circulația pe drumurile publice, republicată, cu modificările și completările ulterioare.

INIȚIATORI,

Deputat PSD

Drăghici Mircea-Gheorghe

Deputat PSD

Simonis Alfred - Robert