

# EXPUNERE DE MOTIVE

## A. DESCRIEREA SITUAȚIEI ACTUALE

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 rutiere în România, care relevă faptul că între țara noastră și Uniunea Europeană există un decalaj semnificativ, atât în ceea ce privește starea infrastructurii, **cât mai ales în ceea ce privește nivelul de pregătire al conducătorilor auto.**

Conform statisticilor pentru anul 2021 privind siguranța rutieră, publicate de Comisia Europeană, constatăm că România se află pe ultimul loc în Uniunea Europeană în ceea ce privește siguranța rutieră (statistica Poliției Române la nivelul anului 2021, în accidente rutiere s-au înregistrat: 1.779 decese, 3.791 răniți grav, 29.540 răniți ușor).

În context, menționăm că, conform 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.**

Deși conform statisticilor Uniunii Europene în perioada 2010–2020, numărul deceselor din accidente rutiere a înregistrat o ușoară scădere în România, acest lucru se datorează, în principal, modernizării parcului auto cu autovehicule dotate cu sisteme de siguranță din ce în ce mai performante, precum și unei serii de **inițiative ale sectorului privat în domeniul formării permanente a șoferilor, inițiative care au avut însă impact doar la nivelul unui segment limitat de conducători auto, în lipsa unor stimulente care să vizeze acest tip de instruire.**

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 minim **20%** 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 (**Strategia Nationala pentru Siguranta Rutiera 2022-2030 art. 5.2**)

În România, cifra de școlarizare cumulată a furnizorilor de servicii de instruire în domeniul conducerii auto defensive a fost, în ultimii ani, de cca. 100.000 de conducători auto. Dacă raportăm această cifră la cei 8.000.000 de deținători de permise active din țara noastră constatăm că, deși efectele obținute în planul siguranței rutiere au fost majore pentru persoanele școlarizate și companiile de la care acestea provin, în plan macroeconomic efectul generat este și va rămâne unul nesemnificativ, atâta timp cât eforturile de mai sus nu vor fi dublate și de un pachet de măsuri legislative și reglementatorii pentru piața de formare inițială și permanentă a conducătorilor auto, care să stimuleze să participe periodic la programe de formare permanentă în domeniul conducerii auto defensive, aliniindu-se astfel la normele existente în alte țări (ex.: Marea Britanie, Germania, Franța, Olanda etc.).

**In Romania a fost promulgata in data de 13 ianuarie 2022 legea 20/2022 care faciliteaza desfasurarea de cursuri de instruire in domeniul conducerii auto defensive, cursuri ce ar duce la reducerea numarului de accidente rutiere si implicit urmarilor acestora: decese, raniri, pagube materiale si la o reducere importanta a costurilor sociale.**

**Puterea executivă nu a emis până în prezent normele de executare a legii ceea ce, potrivit deciziilor Curții Constituționale îndrituiește legiutorul primar să ia măsurile legislative necesare pentru aplicarea legii, inclusiv prin aducerea normelor secundare, la nivelul normelor primare.**

**Amanarea aplicării acestei legi mentine in Romania in fiecare zi in medie 5 morti, 10 raniti grav, 80 de raniti usor din accidente rutiere si aceste valori ar putea fi diminuate daca legea 20/2022 ar fi functionala.**

## B. DESCRIEREA MĂSURII PROPUSE

În contextul argumentelor de mai sus, propunem adoptarea acestei legi care reprezintă normele de aplicare neelaborate încă de către Ministerul Transporturilor pentru legea 20/2022, astfel legea va putea produce efecte cu beneficiile prezentate anterior

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

## C. IMPACTUL SOCIO-ECONOMIC

### 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

Aplicarea legii 20/2022 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. O reducere cu doar 20% a numărului de accidente ar duce la o economie de 660 milioane euro anual.**

Școlarizarea tuturor șoferilor activi din România odată la 3 ani, ar putea duce ca urmare a reducerii numărului de accidente și la o reducere cu 400 mil euro din cheltuielile sociale la o investiție de 200 euro/șofer școlarizat.

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, activarea legii 20/2022 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

Activarea legii 20/2022 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.

#### 5. Alte schimbări preconizate

În final, se impune a fi precizat faptul că activarea legii 20/2022 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 alte categorii de participanți la trafic, în special de către pietoni.
- Sistemul medical, în principal medicina recuperatorii, ca urmare a reducerii incidenței și gravității bolilor generate de accidente auto.
- Instituțiile încadrate în sectorul de asistență socială reprezintă o alta categorie de beneficiari indirecti, întrucât un număr mai mic de accidente grave reduce efortul financiar din partea statului destinat victimelor.
- Inspectoratul Teritorial de Munca, având în vedere reducerea numărului de accidente de muncă generate de conducătorii auto.
- Sistemul educațional, întrucât 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.

- Nu în ultimul rând, statul român, sub forma taxelor, impozitelor și contribuțiilor plătite, prin valoarea adăugată generată la nivelul companiilor beneficiare prin eficientizarea activității personalului școlarizat.

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

GABRIEL ANDRONACHE, deputat PNL

SIMONE AZREJ

PSD

ROMAN FLORIN

PNL

GHEORGHIE ȘLAVI

Stănilă Ovidiu

Berechet Zoltan

Popa Petru

Alex. Eva Andreea

MARIA GABRIELA HURGA

Leontina Nicolae

Alexandra MURARI

Țăneanu Oana-Andreea

Stănilă Elena

Chiriac Diana PNL

GIUGEA NICOLAE

STĂNEȘCU VERONICA

Dumitru Florian Cuiș - PNL

Barcari Rodica Luminița - PNL

Peșeanu Virgil - PNL

Fodor Angelica PNL

Stăbuș Gheorghe PNL

Alexe Florin PNL

LEOREANU LAURENȚIU PNL

MOISIN RADU-MARIN PNL

BAVIȚĂ LIVIU - IOAN PNL

NĂCUTA ȘORIN - PNL

Bogdan Gheorghe PNL

STOIAXI MARIA PNL

BURCU CRISTINA PNL

AVRAMESCU GABRIEL PNL

Cușnă Ioan PNL

Thelemann Christina PNL

ATANASIU OMNUTĂRIU PNL

TRĂIȚĂ CRISTINA PNL

Răduț Teodor PNL

ȘORIN DAN MOLDOVAN PNL

MIRCEA BANIAS PNL