

EXPUNERE DE MOTIVE

Așa cum este subliniat și în *Declarația privind ciclismul ca mijloc ecologic de transport* adoptată de miniștrii transporturilor din Uniunea Europeană în 7 octombrie 2015, bicicleta este cel mai eficient mijloc de transport, generând externalități pozitive considerabile la costuri mici. Într-adevar, deplasarea cu bicicleta este mai ieftină, mai sănătoasă și mai ecologică decât utilizarea oricărui alt mijloc de transport ; în contextul mobilității urbane, bicicleta este adesea mai rapidă, cel puțin pe distanțe scurte, mai mici de 5 kilometri, decât mașina personală sau transportul public de suprafață. De notat că în Europa, mai bine de jumătate din deplasările cu mașina personală în context urban se desfășoară pe distanțe mai mici de 5 kilometri. Tot în comparație cu automobilul, bicicleta consumă mai puțin spațiu, atât în mișcare cât și parcată, nu face zgomot, nu poluează, nu crește insecuritatea rutieră, iar conducerea ei nu necesită un proces complex de învățare.

Conform Organizației Mondiale a Sănătății, 15 minute petrecute pe bicicletă pe zi pot crește durata de viață cu până la 7 ani. Utilizarea pe scară largă a bicicletei pentru deplasările cotidiene, începând cu cele între domiciliu și locul de muncă, reduce mortalitatea și aduce o îmbunătățire substanțială a stării de sănătate a populației, care se traduce și printr-o reducere a cheltuielilor publice de sănătate și prin creșterea productivității. Acestor beneficii economice li se adaugă și cele rezultând din reducerea congestionării traficului și a costurilor de întreținere/refacere a infrastructurii rutiere, din dezvoltarea aferentă a industriei (comercializare, producție) și indirect a cicloturismului. Nu în ultimul rând, utilizarea bicicletei contribuie la reducerea emisiilor de gaze cu efect de seră, a poluării aerului și a poluării fonice. Beneficiile sociale, economice, de sănătate și de mediu ale utilizării bicicletei fac din acest mijloc de transport o componentă esențială a dezvoltării urbane durabile și a îmbunătățirii calității vieții printr-o mobilitate activă. Cele două riscuri asociate cu utilizarea cotidiană a bicicletei, în special în context urban – riscul de accident rutier și expunerea la poluare – sunt larg depășite de externalitățile pozitive generate și scad odată cu creșterea numărului de utilizatori: mai mulți cicliști în trafic îi fac pe șoferi mai atenți (principiul « safety in numbers ») și reduc numărul de autovehicule poluante și potențial generatoare de accidente.

Deși avantajele acestui mod de transport sunt evidente, aglomerațiile urbane din România sunt sufocate de traficul rutier, infrastructura deficitară, ambuteiaje, poluare. Dezvoltarea orașelor noastre este astfel frânată. Capitala țării, București, deține tristul record de a fi orașul cu cel mai congestionat trafic din Europa, situându-se printre primele în lume din acest punct de vedere. În mod logic, este și unul dintre cele mai poluate orașe din Europa. România ocupă locul 2 în Uniunea Europeană din punctul de vedere al numărului de decese din accidente rutiere (91 la un million de locuitori în 2014) și se poziționează constant pe ultimele locuri în UE din punctul de vedere al principalilor indicatori de sănătate.

Conform barometrului Federației Bicicliștilor Europeni publicat în mai 2015, România ocupă ultimul loc în Uniunea Europeană din perspectiva celor cinci criterii luate în calcul : utilizarea bicicletei, siguranța în trafic, dezvoltarea cicloturismului, a pieței de biciclete și a organizațiilor pentru promovarea ciclismului. Și aceasta, în condițiile în care relieful, clima și lungimea traseelor cotidiene în România constituie tot atâția factori favorizanți pentru folosirea bicicletei în scop utilitar, iar producția de biciclete, componente și accesorii situează România printre primii producători în Europa. Infrastructura deficitară – cvasi-absența amenajărilor specifice : piste dedicate, locuri de parcare securizată, sisteme « bike-sharing », facilități intermodale etc – este de bună seamă principala cauză a acestei stări de fapt, alături de infrastructura « mentală », articulată pe inegalitatea simbolică între mașina personală și bicicletă, care suferă de un deficit de imagine și recunoaștere ca mijloc de transport legitim pentru deplasările cotidiene, pe fondul mai general al absenței unei culturi puternice a bicicletei.

Prezenta propunere vizează stimularea utilizării bicicletei pentru deplasările cotidiene în România, în primul rând pe traseul domiciliu-loc de muncă-domiciliu și pentru deplasările în scop profesional, printr-un dispozitiv financiar cu două niveluri menit să înlăture obstacolele în calea dezvoltării mobilității cicliste care țin de infrastructura « mentală » menționată anterior și să crească totodată presiunea pentru crearea infrastructurii fizice necesare acestei dezvoltări. Unul dintre avantajele acestui dispozitiv care vizează în primul rând schimbarea comportamentelor de mobilitate este că poate fi integrat în – sau armonizat cu – orice strategie ulterioară de dezvoltare (urbană) durabilă și transport multimodal, de promovare a unui stil de viață sănătos și a unui mediu curat, elaborate la nivel local, regional, național sau european.

Dispozitivul propus se inspiră din dispozitive similare implementate de state membre ale Uniunii Europene pentru încurajarea cumpărării unei biciclete în vederea efectuării traseului domiciliu-loc de muncă-domiciliu (Olanda, Irlanda, Regatul Unit – cu celebrul program *Cycle to work* din 1999) sau în general (Austria, Italia), precum și pentru încurajarea folosirii bicicletei pentru traseul între domiciliu și locul de muncă (Olanda, Belgia, Franța) și pentru deplasările în interes profesional (Olanda, Belgia, Regatul Unit, Austria), prin așa-numitele indemnizații de kilometraj pentru bicicletă.

Dispozitivul introduce o nouă formă de tichete valorice – tichetele de bicicletă. Asemănător tichetelor de masă sau tichetelor cadou, tichetele de bicicletă sunt acordate de angajatori angajaților pentru a stimula folosirea de către aceștia a bicicletei pentru deplasările între domiciliu și locul de muncă, precum și pentru deplasările în interes de serviciu. Sumele corespunzătoare tichetelor de bicicletă se încadrează în categoria cheltuielilor sociale cu deductibilitate limitată (art. 25, alineatul 3, litera b din Codul Fiscal). În limitele indicate în prezenta lege, aceste sume nu se iau în calcul, nici pentru angajator, nici pentru angajat, în stabilirea impozitului și a contribuțiilor sociale în raport cu venitul angajatului. Tichetele de bicicletă sunt emise de către unități autorizate de către Ministerul Finanțelor Publice, instituție care stabilește și criteriile de acordare a autorizației de funcționare. Tichetele de bicicletă pot fi utilizate în magazinele specializate în vânzarea bicicletelor, a echipamentului de ciclism sau în furnizarea serviciilor de întreținere, numite unități afiliate, cu care unitățile emitente contractează serviciile respective.

Primul nivel al dispozitivului permite angajatorilor să acorde persoanelor angajate printr-un contract individual de muncă o subvenție sub forma tichetelor de bicicletă pentru achiziționarea unei biciclete sau/și a oricărui echipament de ciclism sau/și pentru servicii de întreținere. Normele metodologice de punere în aplicare a legii vor stabili atât valoarea unui tichet de bicicletă – 10 RON sau multiplu de 10 RON, de exemplu –, precum și lista tipurilor de bicicletă, a echipamentului și serviciilor eligibile.

Termenul « bicicletă » ar trebui înțeles în sens larg pentru a include, alături de bicicletele tradiționale sau electrice, și monociclurile, triciclele, trotinetele, cu sau fără asistență electrică, vehiculele de tip « half-bike », « segway » etc.

Termenul « echipament de ciclism » ar trebui să includă orice este necesar echipării bicicletei și a ciclistului :

- accesorii : cască, lumini, catadioptrii, claxon, sistem antifurt, cric, apărători de noroi, portbagaj, coș, oglinzi, suport bidon, bidon, scaun copil, pompa, ciclocomputer etc
- piese de schimb : roți, anvelope, camere, pinioane, ghidon, pedale, frâne, șa, furcă etc
- unelte și produse de întreținere : kit de reparare anvelope/camere perforate, trusa de scule, set imbuși, chei, degresant, ulei lanț, presă lanț, leră etc
- echipament : îmbrăcăminte, incluzând elemente reflectorizante, bandă pantaloni, mănuși, încălțăminte, protecție încălțăminte, cagulă, încălzitoare, ochelari etc

În fine, « serviciile de întreținere » ar trebui să includă reviziile periodice și reparațiile efectuate într-un magazin / atelier autorizat.

Angajatorii pot acorda această subvenție sub forma tichetelor de bicicletă o dată la 3 ani, valoarea maximă a subvenției fiind de 1500 RON. Angajatorii trebuie să specifice foarte clar angajaților interesați că subvenția este acordată pentru ca angajatul să folosească bicicleta pentru deplasările domiciliu – loc de muncă sau pentru deplasările în scop profesional. Aceasta se aplică și beneficiarilor subvenției care, posedând deja o bicicletă, folosesc subvenția pentru achiziționarea de echipament de ciclism sau pentru servicii de întreținere. Evident, angajatorul nu poate cere angajatului să utilizeze bicicleta în fiecare zi pentru a veni la serviciu sau să *nu* utilizeze bicicleta achiziționată prin subvenție în scopuri recreative, de pildă ; însă este limpede că, acolo unde subvenția a fost acordată, angajatorii asteaptă în mod legitim ca beneficiarii ei să utilizeze bicicleta pentru a se deplasa de la domiciliu la locul de muncă sau pentru deplasările în interes de serviciu.

Al doilea nivel al dispozitivului permite angajatorilor să acorde o indemnizație de kilometraj pentru bicicletă persoanelor angajate printr-un contract individual de muncă care utilizează bicicleta pentru a se deplasa la locul de muncă sau pentru deplasările în interes de serviciu. Acest nivel este logic independent de primul nivel (subvenția) : indemnizația poate fi acordată indiferent dacă beneficiarul ei este sau nu beneficiar al subvenției, sau dacă folosește sau nu pentru aceste deplasări o bicicletă achiziționată grație subvenției. Această indemnizație este acordată tot sub forma tichetelor de bicicletă, într-o limită anuală de 300 RON, pentru o valoare kilometrică de 0,33 RON pe kilometru. Angajatorii au libertatea de a defini, după consultarea angajaților vizați, lista documentelor justificative necesare acordării indemnizației și frecvența prezentării acestora (lunară,

trimestrială etc). Recursul la dispozitive GPS, aplicații precum « Strava », « Map my ride » sau diverse sisteme de « pontaj » ar putea fi luat în calcul.

Primul nivel (« subvenția ») vizează în principal achiziționarea unei biciclete, în timp ce al doilea nivel (« indemnizația ») vizează în principal acoperirea cheltuielilor (întreținere, cumpărare de echipament de ciclism) rezultând din folosirea intensivă a bicicletei. Cele două niveluri sunt complementare. Angajatorii pot alege să acorde doar « subvenția » sau doar « indemnizația », așa cum sunt liberi să stabilească valorile pe care vor să le acorde sub formă de tichete de bicicletă într-un caz sau în altul, însă este limpede că impactul maxim, din punctul de vedere al stimulării utilizării cotidiene a bicicletei, este atins atunci când tichetele de bicicletă sunt acordate pe cele două niveluri complementare, în mod cumulativ.

 **Deputat UNPR Valeriu Steriu**

Tabel de semnături pentru susținerea proiectului de inițiativă legislativă privind tichetele de bicicletă

[illegible]