

EXPUNERE DE MOTIVE

Ordonanța de Urgență a Guvernului nr.195/2002 privind circulația pe drumurile publice, cu modificările și completările ulterioare, prevede în art. 102 alin. 1 și în art. 112 alin. 1 lit. h¹ obligația conducătorilor auto de a-ți echipa autovehiculele cu anvelope de iarnă atunci când circulă pe drumurile publice acoperite cu zăpadă, gheață sau polei.

În practică obligația de a echipa autovehiculele cu anvelope de iarnă generează o serie de probleme, în special în acele situații în care există diferențe majore de temperatură între locul de pornire și destinația avută în vedere de șoferi.

Printre problemele menționate de conducătorii auto se numără următoarele:

a) lipsa prevederii în Codul Rutier a unei perioade în care operează obligația echipării autovehiculelor cu anvelope de iarnă;

b) posibilitatea reținerii culpei conducătorului auto în situația în care, deși, la locul de plecare temperatura aerului era mai ridicată, accidentul a fost cauzat într-o zonă montană, în care temperatura este mai scăzută;

c) purtarea anvelopelor pe timp de vară are efecte nocive asupra autovehiculului, deoarece temperaturile ridicate creează numeroase probleme care afectează modul de funcționare al acestuia.

Prezenta propunere legislativă urmărește remedierea aspectelor semnalate în practică de unii specialiști din domeniul auto, în ceea ce privește utilizarea pneurilor de zăpadă pentru sezonul de iarnă, prin menționarea unei perioade a anului în care este obligatorie purtarea acestui tip de pneuri.

Sezonul rece reprezintă o perioadă dificilă pentru conducătorii auto din punct de vedere al siguranței rutiere și din acest motiv a fost instituită obligația utilizării anvelopelor de iarnă. În locul anvelopelor de iarnă, conducătorii auto pot

opta pentru folosirea pneurilor speciale mixte care cuprind mențiunea Mud + Snow (M+S) pe ele (cunoscute și sub denumirea de anvelope „All-Season”). Aceste anvelope pot fi folosite pe tot parcursul anului.

În ceea ce privește modul în care cele trei tipuri de anvelope (vară, iarnă și All-Season) funcționează în cazul unor temperaturi ridicate, respectiv scăzute, specialiștii din domeniul auto precizează următoarele :

- „Anvelopele de vară sunt fabricate dintr-un material special care rezistă la temperaturile ridicate ale verii, dar care devine destul de rigid atunci când temperatura scade. Practic, anvelopele de vară sunt concepute pentru a fi folosite în condiții optime la temperaturi mai mari de 7%, în caz contrar fiind afectată simțitor aderența”¹;

- „Anvelopele de iarnă sunt fabricate dintr-un material ceva mai moale decât cele de vară, însă ca și în cazul precedent, este vorba despre un material extrem de rezistent la temperaturi foarte scăzute. Elementele din compoziția acestui material care își păstrează proprietățile la temperaturi foarte mici, dar și creștăturile multiple de pe bandă de rulare ajută la obținerea unei aderențe mai mare pe gheață și zăpadă”²;

- Cu privire la anvelopele All-Season, specialiștii menționează că „ele sunt concepute ca o combinație între cele două tipuri menționate mai sus, însă acestea sunt mai degrabă o soluție de compromis care în situații extreme sunt net inferioare celor de iarnă pe zăpadă și celor de vară pe carosabilul uscat”³.

Cu toate acestea, în practică, se observă că, unii conducători auto care se deplasează la sfârșit de săptămână spre zona montană folosesc anvelopele de iarnă pe tot parcursul anului pentru a evita aplicarea unor amenzi pentru neîndeplinirea

¹ <http://sparts.ro/blog/2013/anvelope-de-vara-sau-anvelope-de-iarna-care-este-diferenta-dintre-ele>

² *Ibidem*

³ *Ibidem*

obligăției de a echipa autovehiculul cu anvelope de iarnă, respectiv pentru a evita un conflict cu societățile de asigurare în eventualitatea unui accident.

Anvelopele de iarnă trebuie folosite doar în sezonul rece, întrucât în cazul expunerii acestora la o temperatură mai mare de 7 grade, există următoarele riscuri:

- Accelerarea procesului de uzură conduce la scăderea aderenței lor; acest lucru determină apariția unei manevrabilități mai mici, iar instabilitatea și distanța de frânare devine mult mai slabă;
- Anvelopele de iarnă se uzează foarte repede, iar în cazul în care se circulă pe suprafețe la temperaturi diferite de cele recomandate, se pune în pericol viața persoanelor;
- Dacă se circulă pe distanțe mari, există riscul apariției unei explozii;
- La temperaturi ridicate, ABS-ul poate intra pe suprafața uscată, creând astfel situații neplăcute.

De asemenea, în cazul în care se circulă cu viteze mari pe distanțe mai mari de 250 km, există riscul ca anvelopele să explodeze⁴.

O analiză comparată a legislației din alte state membre ale Uniunii Europene relevă faptul că în statele în care legislația stabilește obligația conducătorilor de autovehicule de a-și echipa, în sezonul rece, autovehiculele cu anvelope de iarnă, este stabilită de asemenea o perioadă a anului în care această obligație subzistă. De exemplu, în Austria, intervalul stabilit de legiuitor în care este obligatorie utilizarea anvelopelor de iarnă se situează între 1 noiembrie și 15 aprilie, în timp ce în Finlanda intervalul stabilit se situează între 1 decembrie și finalul lunii februarie. În Suedia este obligatorie folosirea anvelopelor de iarnă între 1 decembrie și 31 martie. De asemenea, în Islanda este obligatorie folosirea anvelopelor de iarnă în perioada 1 noiembrie – 14 aprilie.

⁴ http://www.realitatea.net/cauciucuri-de-iarna-pe-timp-de-vara-care-sunt-riscurile_925447.html

În acest context, prin adresa înregistrată la Administrația Națională de Meteorologie, cu nr. 1441 din data de 08.05.2013, am solicitat informații cu privire la intervalul mediu anual în care apar fenomene precum zăpadă, gheață sau polei, pe întreg teritoriul țării.

Hărțile climatice puse la dispoziție de Administrația Națională de Meteorologie ca urmare a solicitării menționate anterior cuprind perioada anilor 1961 – 2012. Din aceste hărți rezultă că prezența depunerilor de zăpadă, excluzând zonele montane din România, are loc în medie, în cea mai mare parte a teritoriului țării, în intervalul 20 noiembrie - 31 martie.

Tot potrivit acestor hărți climatice, în mai mult de trei sferturi din suprafața țării noastre fenomenul de polei este prezent maximum 3 zile pe an.

Pentru toate aceste motive, apreciez că impunerea obligației de a echipa autovehiculele, ori de câte ori pe sectoare de drum relativ scurte (de exemplu în zona montană) mai există straturi de zăpadă, pare excesivă față de faptul că în aceste situații este suficientă montarea unor lanțuri antiderapante.

Inițiator

Deputat ALINA ȘTEFANIA GORGHIU

