

CH_VB 89.796 vom 11. März 1991

Bundesverwaltung, 1991-03-11, DE

Quelle: https://mcp.opencaselaw.ch/entscheid/ch_vb_89.796

FR: CH_VB 89.796 du 11 mars 1991

IT: CH_VB 89.796 del 11 marzo 1991

Volltext

Motion Ziegler 384 11 mars 1991 #ST# 89.756 Interpellation Scherrer Bestrafung schweizerischer Carchauffeure im Ausland Chauffeurs de cars condamnés à l'étranger Siehe Jahrgang 1990, Seite 746 - Voir année 1990, page 746 Diskussion - Discussion Scherrer: Auf meine Interpellation hat der Bundesrat perfekt geantwortet, das muss ich zugeben. Vom juristischen Standpunkt aus ist nichts dagegen einzuwenden. Nur, Sie schreiben hier, der Carführer, der in Italien - meistens ist es Italien, mitunter auch Frankreich - gebüsst wird, weil er in der Schweiz mit den zulässigen 100 km/h gefahren ist - in Italien und Frankreich gelten nur 90 km/h -, könne sich auf den Rechtsweg begeben. Herr Bundesrat, wie stellen Sie sich das vor? Ein Carchauffeur fährt in Italien, z. B. in der Gegend von Mailand, das Fahrzeug ist mit Fahrgästen besetzt. Jetzt wird er angehalten, er muss die Tachoscheibe öffnen, das dauert schon 5 bis 10 Minuten, das gibt eine Verspätung; die ist nicht tragisch. Aber jetzt büsst ihn die italienische Polizei, weil auf der Tachoscheibe 100 km/h aufgezeichnet sind, die er vielleicht im Raum Zürich oder Luzern gefahren ist. Diese 100 km/h sind in der Schweiz erlaubt. Er erklärt das dem Polizisten, und dieser sagt: Interessiert mich nicht, in Italien sind 90 km/h die Höchstgeschwindigkeit, du bezahlst jetzt die Busse, oder du fährst nicht weiter. Ja, wie soll sich dieser Carchauffeur jetzt auf den Rechtsweg begeben? Er bezahlt die Busse, knirscht mit den Zähnen, der Arbeitgeber ersetzt ihm das Geld, das ist auch nicht das Problem. Aber ein Rechtsweg kann doch da nicht beschriften werden! Ich kenne die Fälle - ich habe selbst in einem Carunternehmen gearbeitet -, wenn die Chauffeure mit den Bussen nach Hause kommen; sie können doch nichts unternehmen. Die Busse bezahlen sie einfach, weil sie, wenn sie den Rechtsweg beschreiten und in Italien Rekurs machen, ohnehin keine Chance haben. Beahlt der Chauffeur die Busse nicht, dann kann er einfach nicht weiterfahren. Ich möchte Sie also schon bitten, Herr Bundesrat, beim nächsten Treffen mit dem Verkehrsminister in Italien diesen Punkt einmal anzusprechen oder zu intervenieren, damit solche Missbräuche des ausländischen Rechts zuungunsten unserer Carchauffeure vermieden werden. Ich wäre Ihnen dafür sehr dankbar. Blocher: Ich möchte Herrn Scherrer unterstützen und Herrn Bundesrat Koller bitten, dieses Problem bei den betreffenden ausländischen Staaten zur Sprache zu bringen. Es ist doch eigenartig, dass jemand aufgrund eines Kilometeranzeigers bestraft wird, für Dinge also, die in einem anderen Land getan wurden und dort ein richtiges Verhalten darstellen. Natürlich kann man den Rechtsweg beschreiten. Aber es ist für einen Carchauffeur oder für einen Lastwagenfahrer keine einfache Sache, wegen einer Busse in Frankreich oder in Italien den Rechtsweg zu beschreiten. Erstens kostet es sehr viel, zweitens weiss er sich auch nicht recht zu helfen und weiss nicht, wie man dies macht. Ich halte das Ganze für der europäischen Rechtstradition unwürdig. Bundesrat Koller: Mit dem Rechtsstaat Italien habe ich eine persönliche Erfahrung gemacht; er arbeitet oft leider sehr langsam, aber oft arbeitet er doch: Vor sehr vielen Jahren wurde ich in Italien selber das Opfer eines Verkehrsunfalls, und zu meinem grossen

Erstaunen wurde mir die Rechnung nach zwei Jahren dann doch noch bezahlt. Aber ich will gerne meinem Kollegen Ogi einmal mitteilen, dass er den Verkehrsminister auf diesem Wege auf diese Probleme aufmerksam macht. #ST# 89.796 Motion Ziegler Unfälle durch Lastwagen Accidents provoqués par des camions Wortlaut der Motion vom 14. Dezember 1989 Der Bundesrat wird beauftragt, mit einer Verordnung oder mit einer Aenderung des Strassenverkehrsgesetzes einen seitlichen Unterfahrschutz für die Lastwagen, die auf Schweizer Strassen verkehren, vorzuschreiben. Die Erfahrungen des Auslandes haben gezeigt, dass solche Vorrichtungen das Leben von Verkehrsteilnehmern auf Zweiradfahrzeugen, die mit Lastwagen kollidieren, schützen können. Texte de la motion du 14 décembre 1989 Le Conseil fédéral est invité à obliger les camions circulant sur les routes suisses (par voie d'ordonnance ou par une révision partielle de la loi fédérale sur la circulation routière) à fixer deux barres latérales qui - selon toutes les expériences connues à l'étranger - peuvent préserver la vie des victimes de véhicules à deux roues impliqués dans une collision. Mitunterzeichner - Cosignataires: Keine - Aucun Schriftliche Begründung - Développement par écrit Des centaines de personnes meurent tous les ans sur les routes suisses. Beaucoup d'entre elles sont les usagers de véhicules à deux roues écrasés par des camions. Des expériences étrangères le prouvent: en posant deux barres latérales sur les camions, on permettrait la réduction du nombre des victimes et une baisse de la gravité des blessures. Schriftliche Stellungnahme des Bundesrates vom 21. Februar 1990 Rapport écrit du Conseil fédéral du 21 février 1990 Le Conseil fédéral n'ignore pas ce problème. Le 13 avril 1989, la CE a en effet établi une directive concernant les dispositifs latéraux de protection pour les voitures automobiles lourdes et leurs remorques. Cette directive n'est toutefois pas applicable à certaines catégories de véhicules, tels que les tracteurs à sellette et les remorques servant au transport de longs matériaux ainsi qu'aux véhicules utilisés à des fins spéciales, sur lesquels il est impossible de monter de tels dispositifs de protection, pour des raisons pratiques. Financé par le Fonds de sécurité routière et organisé avec la collaboration de l'industrie suisse des transports routiers, un essai pratique est actuellement en cours. Il vise notamment à déterminer, pour diverses catégories de véhicules, non seulement les effets de protection que peuvent avoir des dispositifs de ce genre, mais également leurs conséquences sur la maniabilité, la projection d'embruns en cas de pluie ou de neige et les émissions de bruit. Au terme de cet essai, qui durera probablement jusqu'à fin 1990, le Conseil fédéral fixera les exigences techniques auxquelles les dispositifs latéraux de protection doivent répondre et désignera les genres de véhicules qui doivent en être équipés. A cet effet, il sera nécessaire de modifier l'ordonnance sur la construction et l'équipement des véhicules routiers (RS 741.41). Pour des motifs juridiques, la motion ne peut être acceptée en tant que telle. En effet, selon l'article 8 de la loi fédérale du 19 décembre 1958 sur la circulation routière (RS 741.01), la

11. März 1991 385 Postulat Meier-Glattfelden compétence d'édicter des prescriptions sur la construction et l'équipement des véhicules automobiles appartient au Conseil fédéral. Or, dans les domaines où le législateur habilite le Conseil fédéral à légiférer, c'est-à-dire dans le domaine législatif délégué, il n'est pas possible d'obliger, par voie de motion, le Conseil fédéral à faire usage de sa compétence. Schriftliche Erklärung des Bundesrates Déclaration écrite du Conseil fédéral Le Conseil fédéral propose de transformer la motion en postulat. Präsident: Der Bundesrat ist bereit, die Motion als Postulat entgegenzunehmen. Der Motionär ist damit einverstanden. Ueberwiesen als Postulat - Transmis comme postulat #ST# 90.432 Postulat Meier-Glattfelden Treibstoffverbrauch für Personenwagen Voitures particulières. Consommation de carburant Wortlaut des Postulates vom 20. März 1990 Der

Bundesrat wird ersucht zu prüfen, ob der maximal zulässige spezifische Norm-Benzinverbrauch pro 100 Kilometer für neu zugelassene Personenwagen begrenzt und, erstmals auf den 1. Januar 1991, auf 9 Liter (gemessen aufgrund des FTP-75-Stadtwertes) festgelegt werden kann. Der obere Wert für andere Treibstoffarten und Motorräder wäre analog festzuschreiben. Texte du postulat du 20 mars 1990 Le Conseil fédéral est prié d'examiner s'il serait possible de limiter la consommation maximale de carburant aux 100 kilomètres pour les nouvelles voitures particulières. La limitation devra être fixée à 9 litres (mesurée selon la norme US 75 «Federal Test Procedure FTP» applicable à la consommation urbaine) au premier janvier 1991. Cette valeur pourrait être imposée pour d'autres espèces de carburant et être également appliquée aux motos.

Mitunterzeichner - Cosignataires: Baerlocher, Bär, Diener, Fierz, Gardiol, Hafner Rudolf, Leutenegger Oberholzer, Rebeaud, Schmid, Stocker, Thür (11) Schriftliche Begründung - Développement par écrit Zu einem gut ausgebauten Netz des öffentlichen Verkehrs gehört ein vernünftiges Auto. Ein vernünftiges Auto ist in erster Linie ein Auto mit geringem Benzinverbrauch und kleinem Schadstoffausstoss. Die vorgeschlagene Massnahme ist in den USA bereits eingeführt. Die obere Benzinverbrauchslimite wäre stufenweise zu senken. Als Zielgrösse ist bis im Jahr 2000 ein spezifischer Benzinverbrauch von 3 Litern für Personenwagen anzustreben. Schriftliche Stellungnahme des Bundesrates vom 11. Juni 1990 Rapport écrit du Conseil fédéral du 11 juin 1990 Zurzeit ist eine gesetzliche Grundlage, die es dem Bundesrat erlauben würde, den höchstzulässigen Treibstoffverbrauch für Fahrzeuge vorzuschreiben, nicht vorhanden. Im Rahmen des Energienutzungsbeschlusses werden jedoch auch Zulassungsbeschränkungen für Fahrzeuge geprüft. Damit wird dem Anliegen des Postulats bereits Rechnung getragen. Die mehrfache Prüfung gleicher oder gleichartiger Vorschläge ist angesichts der Ueberlastung der Bundesverwaltung nicht sinnvoll. Das Postulat ist ausserdem - schon rein hinsichtlich der vorgesehenen Termine - wenig realistisch. Schriftliche Erklärung des Bundesrates Déclaration écrite du Conseil fédéral Der Bundesrat beantragt, das Postulat abzulehnen. Meier-Glatfelden: In meinem Postulat bitte ich den Bundesrat zu prüfen, ob der maximal zulässige spezifische Norm-Benzinverbrauch pro 100 Kilometer für neu zugelassene Personenwagen begrenzt werden könne. Damit möchte ich ein vernünftiges Auto. Und ein vernünftiges Auto ist in erster Linie ein Auto mit geringem Benzinverbrauch und geringem Schadstoffausstoss. Die vorgeschlagene Massnahme ist in den USA bereits eingeführt. Die obere Benzinverbrauchslimite wäre stufenweise zu senken; als Zielgrösse ist bis im Jahr 2000 ein spezifischer Benzinverbrauch von drei Litern für Personenwagen anzustreben. Wie begründet nun der Bundesrat seine Ablehnung? Erstens: Mein Ansinnen würde geprüft, und zwar im Rahmen des Energienutzungsbeschlusses; damit würde meinem Anliegen bereits Rechnung getragen. Zweitens schreibt der Bundesrat, man könne nicht gleiche Anliegen mehrfach prüfen. Drittens sei das Postulat «schon rein hinsichtlich der vorgesehenen Termine wenig realistisch». Herr Monteverdi, ein bekannter schweizerischer Autokonstrukteur, sagte in einem Interview mit dem «Tages-Anzeiger» am 19. Oktober 1989: «So hat etwa die Firma Renault - hierüber wurde in der 'Automobil-Revue' berichtet - den Journalisten ein Dreizylindermodell vorgestellt, das meine geforderten Werte» - er fordert diese Werte auch - «berücksichtigt und erfüllt. Die Pressevertreter wurden eingeladen, den Wagen zu fahren. Dabei sollte versucht werden, den Benzinverbrauch auf über drei Liter zu bringen. Der höchst ermittelte Verbrauch belief sich auf 2,8 Liter. Was ich als einzelner Automobilkonstrukteur kann, kann die Automobilindustrie mit ihren Computern noch viel besser. Sie können mir aber auch einen VW-Golf oder einen grossen BMW bringen.

Beide trimme ich im Rahmen meiner Formel auf einen Benzinverbrauch von drei Litern auf 100 km.» Das sagt Monteverdi. Das gilt, so sagt er, bereits heute. Und der Bundesrat findet, eine Zeitlimite bis ins Jahr 2000 sei unrealistisch. Eigentlich könnte ich ja zufrieden sein: Der Bundesrat sagt, mein Anliegen würde geprüft. Aber ich bitte Sie trotzdem, mein Postulat zu überweisen. Bundesrat Koller: Wenn wir das Postulat zur Ablehnung empfehlen, dann einfach deshalb, weil wir im SVG keine gesetzliche Grundlage haben. Diese Frage wird aber im Rahmen des Energienutzungsbeschlusses geprüft; insofern - das will ich Herrn Nationalrat Meier-Glatfelden zugestehen - wäre es vielleicht geschickter gewesen zu schreiben, das Postulat könne als erfüllt abgeschrieben werden. Abstimmung - Vote Für Ueberweisung des Postulates Dagegen 33 Stimmen 34 Stimmen

Schweizerisches Bundesarchiv, Digitale Amtsdrukschriften Archives fédérales suisses, Publications officielles numérisées Archivio federale svizzero, Pubblicazioni ufficiali digitali Motion Ziegler Unfälle durch Lastwagen Motion Ziegler Accidents provoqués par des camions In Amtliches Bulletin der Bundesversammlung Dans Bulletin officiel de l'Assemblée fédérale In Bollettino ufficiale dell'Assemblea federale Jahr 1991 Année Anno Band II Volume Volume Session Frühjahrssession Session Session de printemps Sessione Sessione primaveraile Rat Nationalrat Conseil Conseil national Consiglio Consiglio nazionale Sitzung 06 Séance Seduta Geschäftsnummer 89.796 Numéro d'objet Numero dell'oggetto Datum 11.03.1991 - 14:30 Date Data Seite 384-385 Page Pagina Ref. No 20 019 670 Dieses Dokument wurde digitalisiert durch den Dienst für das Amtliche Bulletin der Bundesversammlung. Ce document a été numérisé par le Service du Bulletin officiel de l'Assemblée fédérale. Questo documento è stato digitalizzato dal Servizio del Bollettino ufficiale dell'Assemblea federale.

Export aus OpenCaseLaw (CC0). Verbindlich ist allein der vom erlassenden Gericht veröffentlichte Originaltext. Quellen-URL siehe oben.