

nehmen. Dies rechtfertigt sich meines Erachtens um so mehr, als wie gesagt die Botschaft bereits im Jahre 1988 erscheinen wird.

Ich bitte deshalb den Postulanten um Verständnis, wenn wir seinem Anliegen nicht vollumfänglich entsprechen können, zumindest was dessen zeitliche Vorstellung betrifft. Materiell wird der Bundesrat dem Postulat dagegen weitgehend Rechnung tragen.

Zur Revision von Artikel 282 SchKG: Aus Artikel 271a OR (neue Fassung gemäss revidiertem Eherecht) ergibt sich, dass die Kündigung oder andere auf Beendigung des Mietverhältnisses zielende Erklärungen an beide Ehegatten zu richten sind, wenn das Mietobjekt als Familienwohnung dient. Diese Bestimmung wurde seinerzeit bei der Beratung des neuen Eherechtes neu ins Obligationenrecht eingefügt. Die Ausweisung aus einer Familienwohnung muss somit beiden Ehegatten angedroht werden. Folgerichtig ist ein entsprechender Zahlungsbefehl beiden Ehegatten zuzustellen, damit der andere Ehegatte allenfalls gegen den Zahlungsbefehl Beschwerde führen und die Ausweisung ansetzen kann. Eine Aenderung von Artikel 282 SchKG ist dazu nicht nötig. Es genügt, wenn der neuen Rechtslage mit der Anpassung des Betreibungsformulars Nr. 41 – «Zahlungsbefehl, für die Betreibung von Miet- und Pachtzinsforderungen nebst Androhung der Ausweisung» – Rechnung getragen wird. Das Bundesgericht wird ein entsprechend ergänztes Formular auf den 1. Januar 1988 bereitstellen.

Ich fasse zusammen: Für die Betreibung von Miet- und Pachtzinsforderungen (Artikel 282 SchKG) wird auf den 1. Januar 1988 ein neues Formular dafür sorgen, dass auch die Ehegatten von Mietern und Pächtern ihre Rechte wahrnehmen können. In diesem Punkt könnte das Postulat als erfüllt abgeschrieben werden.

Der Frage der Konkursbetreibung unter Ehegatten wird in der Botschaft zur Revision des SchKG (Artikel 43 SchKG) im Sinne des Postulanten weitgehend Rechnung getragen. Aus diesem Grund könnte das Postulat an sich auch in diesem Punkt abgeschrieben werden. Ich verschliesse mich jedoch einer Annahme nicht, nachdem die Botschaft noch nicht in Ihren Händen ist.

*Ueberwiesen – Transmis*

87.381

### **Empfehlung Flückiger Langholztransport. Erhöhung der Nutzlast**

### **Recommandation Flückiger Transport de grumes. Augmentation du poids utile**

#### *Wortlaut der Empfehlung vom 19. März 1987*

Die Richtlinien betreffend die zulässigen Gewichte beim Langholztransport auf der Strasse gehen auf den 26. Juni 1963 zurück. Seit diesem Datum hat sich die Bauart der Transportfahrzeuge wesentlich verändert, indem deren Sicherheit erhöht und die Ausrüstung entwickelt wurde.

Die Lastwagen sind insbesondere mit einem Kran und einer elektrischen Bremsanlage versehen worden. Der Bundesrat wird ersucht, Massnahmen zu treffen, damit das Gewicht des Krans und der elektrischen Bremsanlage nicht mehr zur Nutzlast des Lastwagens gezählt wird.

#### *Texte de la recommandation du 19 mars 1987*

Les directives relatives aux tolérances de poids pour les transports de bois par la route datent du 26 juin 1963. Depuis cette date, la conception des véhicules transporteurs s'est considérablement modifiée, dans le sens d'une amélio-

ration de la sécurité et du perfectionnement de l'équipement d'appoint.

Les camions ont notamment été équipés d'un engin de levage (grue) ainsi que d'un dispositif de freinage électrique. Le Conseil fédéral est chargé d'édicter des mesures pour que le poids de la grue et du système de freinage électrique n'entre plus dans le calcul de la charge utile du camion.

*Mitunterzeichner – Cosignataires:* Arnold, Bauer, Bürgi, Debétaz, Dreyer, Ducret, (Genoud), Gerber, Hänsenberger, Jelmini, Lauber, Reymond, Schaffter, Steiner, Zumbühl (15)

**M. Flückiger:** Le problème vous est bien connu. Les transporteurs de bois en grumes sont confrontés à des normes de charge utile les plus restrictives qui soient en Europe. Plusieurs tentatives pour modifier les dispositions légales dans le sens d'une prise en compte des progrès techniques apportés à la construction des camions et pour augmenter de ce fait la limite de charge autorisée n'ont pas abouti. Or, aux termes de l'article 9 de la LCR, le Conseil fédéral est compétent pour édicter des instructions en ce qui concerne l'équipement et les poids par essieu des véhicules destinés à un usage spécial. Manifestement, les camions transporteurs de grumes – marchandise indivisible – entrent dans la catégorie de l'usage spécial prévu au chiffre 8 de l'article précité. La compétence du Conseil fédéral étant dès lors manifeste, mon intervention devait prendre la forme prévue à l'article 25, alinéa 2, du règlement du Conseil des Etats que j'ai par ailleurs l'honneur d'inaugurer.

Ma démarche vise donc à demander au Conseil fédéral d'incorporer le poids des engins de levage et celui du système spécial de freinage à la tare du véhicule transporteur et non plus de considérer ces équipements auxiliaires comme matière ou marchandise transportée. Cette dernière pratique, actuellement en usage, a pour effet de diminuer encore de quelque 2 tonnes la charge utile de camions dont la conception, la robustesse et la sécurité permettraient de transporter un poids total équivalent aux 40 tonnes autorisées à l'étranger sans mise en danger du trafic.

Je rappelle par ailleurs que ce poids maximum est toléré en Suisse en trafic international pour autant que le bois soit chargé à l'étranger dans la zone frontalière d'un rayon d'environ 15 km sur territoire suisse. Cette dérogation, pour logique et admise qu'elle soit, ne manque pas de provoquer la perplexité, pour ne pas dire plus, de nos transporteurs suisses qui voient passer leurs concurrents du pays voisin chargés à 40 tonnes, alors qu'ils doivent se limiter aux 28 tonnes de la loi sur la circulation routière. Il est vrai qu'une tolérance de 15 pour cent de ce poids est accordée, non pas en tant que mesure exceptionnelle de bienveillance, mais en raison des variations du poids spécifique du bois, survenant suivant les espèces et les conditions atmosphériques au moment du chargement.

L'incidence économique de la mesure technique que je me permets de préconiser n'est pas négligeable en cette période où l'économie forestière – composante importante de l'économie en région de montagne – passe par une conjoncture difficile. Abaisser le coût du transport d'un produit dont le marché est saturé serait particulièrement bien accueilli dans les cantons forestiers de notre pays. A mon avis, il n'existe pas de motifs suffisants – que ce soit en regard de la sécurité routière ou d'une forme déguisée de protectionnisme en faveur des transports publics – pour refuser la modeste concession que je demande au Conseil fédéral de consentir aux propriétaires de forêts privés, mais surtout aux collectivités publiques, aux professionnels de l'industrie du bois, et bien entendu aux transporteurs eux-mêmes. Je crois que le moment est particulièrement bien choisi de reconnaître le caractère spécifique du transport de grumes par la route et d'adapter en conséquence les normes applicables aux camions destinés à ce genre de transport. Il devrait être d'autant plus facile au Conseil fédéral de souscrire à la proposition que j'ai l'honneur de formuler qu'elle ne touche pas directement la sacro-sainte limitation de poids dont la modification, elle, exigerait de réviser la loi sur la circulation routière.

Bundesrätin **Kopp**: Am 26. Juni 1963 hat mein Departement Weisungen über die Gewichtsberechnungen bei Holztransporten auf der Strasse erlassen. Diese geben dem Chauffeur die Möglichkeit, das Gewicht einer Holzladung aus ihrem Raummass zu berechnen. Im Regelfall darf sich der auf die Umrechnungstabelle der Weisungen abstellende Fahrzeugführer darauf verlassen, dass die mit Mittelwerten errechnete zulässige Menge Holz – bei Stammholz in Kubikmetern gemessen – zu keinen Gewichtsüberschreitungen führt. Weil bei der Gewichtsberechnung nach Raummass jedoch gewisse Abweichungen nicht auszuschliessen sind, sollen nach diesen Weisungen Ueberschreitungen des im Fahrzeugausweis eingetragenen Gesamtgewichts bis zu 15 Prozent nicht geahndet werden. Bei Ausnützung der Maximaltoleranz erreicht ein Lastenzug beim Transport von Stamm- und Schichtholz straffrei ein Gesamtgewicht vom 32,2 t statt der an sich erlaubten 28 t. Diese Toleranzregelung trägt also der Tatsache, dass sich das Gewicht des Holzes beim Laden im Wald schwer abschätzen lässt, grosszügig Rechnung. Bei einem Transport aller anderen Ladegüter, unabhängig davon, ob ihr Gewicht beim Laden bestimmbar ist oder nicht, darf das zulässige Gesamtgewicht nach der Verkehrsregelverordnung straffrei nur um höchstens zwei Prozent überschritten werden. Zusätzliche Zugeständnisse bei Holztransporten, sei es durch nochmals erhöhte Toleranzen oder durch Nichtberücksichtigung von Ausrüstungsgegenständen wie Ladekran, elektrische Wirbelstrombremsen usw., können nicht in Erwägung gezogen werden. Die Verordnung über den Bau und die Ausrüstung der Strassenfahrzeuge definiert als Leergewicht: «Das Gewicht des betriebsbereiten, unbesetzten Fahrzeugs mit allen festen Aufbauten, vollen Treibstoffbehältern und den vorgeschriebenen oder üblichen Ausrüstungsteilen. Die Nutzlast ist die Differenz zwischen dem rechtlich zulässigen Gesamtgewicht und dem Leergewicht eines Fahrzeugs.» Elektrische Bremsanlagen, sogenannte elektrische Wirbelstrombremsen, sind in den Fahrzeugen fest eingebaut und zählen daher zwangsläufig zum Leergewicht des Fahrzeugs. Ladekrane sind auf Fahrzeugen teils fest – teils wegnehmbar montiert. Festmontierte Krane zählen zum Leergewicht, handelt es sich doch dabei um einen festen Aufbau im Sinne der BAV. Leicht wegnehmbare Ladekrane können bei der Ermittlung des Fahrzeugleergewichtes demontiert werden, also unberücksichtigt bleiben. Wird ein wegnehmbarer Kran beim Transport dann aber doch mitgeführt, so ist sein Gewicht bei der Berechnung der Ladung mitzubersichtigen.

Was das letzte Argument von Herrn Flückiger betrifft, nämlich dass im grenznahen Raum die ausländischen Fahrzeuge mit 40 t verkehren können, darf ich darauf hinweisen, dass diese Regelung selbstverständlich auch für schweizerische Fahrzeuge gilt, die ins Ausland fahren. Auch diese können im nahen Grenzraum eine Ladung bis zu 40 t aufnehmen, wenn sie anschliessend mit dieser Ladung ins Ausland fahren.

Ich habe Ihnen eingangs gesagt, dass die Toleranz bei Holztransporten 15 Prozent beträgt, im Gegensatz zu zwei Prozent bei allen anderen Fahrzeugen, was bei Holztransporten zu einem Gesamtgewicht bis zu 32,2 t führen kann. Sie alle kennen die gegenwärtige heikle politische Diskussion um eine Erhöhung der Tonnagen. Sie wissen auch, dass vom Ausland ein Druck auf die Schweiz ausgeübt wird. Der Bundesrat ist aber in seiner Haltung fest geblieben, nämlich das Gesamtgewicht nicht über 28 t zu erhöhen. Er kann und will das nicht, nicht zuletzt auch im Hinblick auf die Konstruktion unserer Strassen. Er wehrt sich auch gegen jeden Einbruch gegenüber diesen 28 t. Ich muss Sie deshalb bitten, diese Empfehlung abzulehnen.

qu'elle a bien voulu faire quant à la réponse et à la position de l'exécutif.

**Le président**: M. Flückiger ne demande pas de soumettre la recommandation à votation. Dès lors cette première recommandation que nous avons traitée – nous avons inauguré cette forme d'intervention aujourd'hui – est classée sans votation.

*Abgeschrieben – Classé*

*Schluss der Sitzung um 09.25 Uhr  
La séance est levée à 09 h 25*

**M. Flückiger**: Je regrette que le Conseil fédéral n'ait pas pu accéder à ma proposition. On peut prévoir que cette question fera encore l'objet de nombreuses interventions tant elle concerne grand nombre d'intéressés et d'usagers. Je remercie Madame Kopp, conseillère fédérale, de l'exposé

## **Empfehlung Flückiger Langholztransport. Erhöhung der Nutzlast**

## **Recommandation Flückiger Transport de grumes. Augmentation du poids utile**

In	Amtliches Bulletin der Bundesversammlung
Dans	Bulletin officiel de l'Assemblée fédérale
In	Bollettino ufficiale dell'Assemblea federale
Jahr	1987
Année	
Anno	
Band	III
Volume	
Volume	
Session	Herbstsession
Session	Session d'automne
Sessione	Sessione autunnale
Rat	Ständerat
Conseil	Conseil des Etats
Consiglio	Consiglio degli Stati
Sitzung	07
Séance	
Seduta	
Geschäftsnummer	87.381
Numéro d'objet	
Numero dell'oggetto	
Datum	01.10.1987 - 08:00
Date	
Data	
Seite	515-516
Page	
Pagina	
Ref. No	20 015 917

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.