

89.756

Interpellation Scherrer
Bestrafung schweizerischer
Carchauffeurs 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 beschritten 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. Bezahlt 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.

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 Unterfahrerschutz 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

Interpellation Scherrer Bestrafung schweizerischer Carchauffeure im Ausland

Interpellation Scherrer Chauffeurs de cars condamnés à l'étranger

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 primaverile
Rat	Nationalrat
Conseil	Conseil national
Consiglio	Consiglio nazionale
Sitzung	06
Séance	
Seduta	
Geschäftsnummer	89.756
Numéro d'objet	
Numero dell'oggetto	
Datum	11.03.1991 - 14:30
Date	
Data	
Seite	384-384
Page	
Pagina	
Ref. No	20 019 669

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.