

Die Mehrheit der Kommission hält demgegenüber fest, dass die 28-Tonnen-Limite einen tragenden Pfeiler der schweizerischen Verkehrspolitik bildet. Mit einer Ausnahme für den Transport von Rundholz würde ein Tor geöffnet, durch das auch die Beförderer anderer Güter mit ähnlichen Transportvoraussetzungen Einlass begehren könnten. Abgesehen davon wäre eine solche Ausnahme mit dem Gleichbehandlungsartikel unserer Bundesverfassung (Art. 4) nicht vereinbar. Zudem ist die Mehrheit der Kommission der Meinung, dass sich mit der Überweisung dieser Motion (oder eines gleichlautenden Postulates) die Position der Schweizer Unterhändler in den – bekanntlich schwierigen – Verhandlungen mit der Europäischen Union erheblich komplizieren würde. Auch innenpolitisch könnte die Motion Probleme stellen, nämlich für die Bahnen, die heute Rundholz auf der Schiene befördern. Mit dieser Ausnahmeregelung würde die Strasse für den Transport von Rundholz attraktiver als die Schiene, womit der Bahn eine Einnahmequelle entzogen würde. Diese Motion wurde im Ständerat entgegen dem Antrag des Bundesrates mit 12 zu 7 Stimmen überwiesen.

Béguelin Michel (S, VD) présente au nom de la Commission des transports et des télécommunications (CTT) le rapport écrit suivant:

La commission a traité cet objet au cours de sa séance des 8/9 mai 1995, conformément à l'article 22 de la loi sur les rapports entre les Conseils.

La situation actuelle pour le transport des grumes (bois rond) est que le Conseil fédéral, conformément à l'article 9 alinéa 8 de la loi fédérale sur la circulation routière (LCR), est autorisé à prévoir des exceptions relatives à la limite des 28 tonnes. Le Conseil fédéral a donc autorisé le Département fédéral de justice et police à édicter, par directive, une telle exception pour le transport des grumes, attendu qu'il s'agit d'un matériau dont le poids est difficile à estimer et que les conducteurs ne peuvent disposer d'une balance sur le lieu de chargement. Le poids est donc estimé en fonction du volume et un dépassement de 15 pour cent de la limite maximale est autorisé.

La minorité de la commission est de l'avis que pour venir en aide aux propriétaires de forêts (pour les deux tiers, des collectivités publiques) qui sont confrontés à une situation de concurrence très ardue, il est important de diminuer le prix de revient de ce type de bois, en autorisant une exception à 40 tonnes pour ce matériau. Elle rend attentif au fait que la charge utile d'un train routier pour le transport de bois est de 10 tonnes puisque le camion et le matériel de manutention pèsent déjà 18 tonnes. Avec un poids de transport de 40 tonnes, elle met en avant les économies de carburant réalisées, donc une moins grande pollution de l'air ainsi qu'une moins grande usure des routes (le nombre plus grand d'essieux d'un camion de 40 tonnes étant de nature à ménager la route).

La majorité de la commission, par contre, constate que la limite de 28 tonnes est un des piliers de la politique des transports suisse. Une exception pour le transport des grumes ouvrirait une brèche par laquelle les transporteurs d'autres matériaux montrant des conditions analogues pourraient se prévaloir. Une telle exception irait, de plus, à l'encontre de l'article 4 de la Constitution fédérale qui prône l'égalité de traitement.

En outre, au moment où la Suisse est en phase de négociation avec l'Union européenne, avec les difficultés que l'on sait, elle juge que la transmission d'une motion – ceci est également valable pour un postulat – serait de nature à compliquer sérieusement la position des négociateurs helvétiques.

Elle ajoute, d'un point de vue de politique intérieure, que cette motion risque de poser des problèmes aux chemins de fer qui assurent actuellement le transport de ce bois par rail, en supprimant une source de revenu, puisque l'on rendrait le transport par route plus attractif que celui par rail.

Le Conseil des Etats a transmis cette motion par 12 voix contre 7, contre l'avis du Conseil fédéral.

Antrag der Kommission

Die Kommission beantragt mit 17 zu 3 Stimmen bei 3 Enthaltungen, die Motion abzulehnen.

Antrag Friderici Charles

Überweisung der Motion

Proposition de la commission

La commission propose, par 17 voix contre 3 et avec 3 absentions, de rejeter cette motion.

Proposition Friderici Charles

Transmettre la motion

94.3430

Motion Friderici Charles Rationelle Waldbewirtschaftung und Holztransport Exploitation rationnelle des forêts et transports de bois

Wortlaut der Motion vom 6. Oktober 1994

Damit die Gestehungskosten für Holz gesenkt, dessen Nutzung gefördert und der Umweltschutz verbessert werden kann, ersuche ich den Bundesrat, eine Änderung des Strassenverkehrsgesetzes (SVG) vorzulegen. Diese Änderung soll für Spezialfahrzeuge, die Rundholz transportieren, auf dem ganzen Gebiet der Schweiz eine Ausnahme von der Gesamtgewichtslimite von 28 Tonnen vorsehen.

Texte de la motion du 6 octobre 1994

Afin d'abaisser le prix de revient des bois et de favoriser son utilisation, ainsi que de mieux protéger l'environnement, le motionnaire demande au Conseil fédéral de présenter une modification de la loi fédérale sur la circulation routière (LCR), permettant de déroger à la limite des 28 tonnes sur l'ensemble du territoire suisse, pour les véhicules spéciaux qui transportent des grumes (bois rond).

Mitunterzeichner – Cosignataires: Aubry, Chevallaz, Comby, Couchepin, Darbellay, Eggly, Epiney, Gobet, Gros Jean-Michel, Leuba, Mamie, Narbel, Perey, Philipona, Pidoux, Poncet, Rohrbasser, Sandoz, Scheurer Rémy, Schmied Walter, Theubet, Tschuppert Karl (22)

Schriftliche Begründung – Développement par écrit

Les propriétaires de forêts (pour les deux tiers, des collectivités publiques) ne couvrent plus leurs coûts de production par la vente des bois. Les déficits d'exploitation qui en résultent ne permettent plus l'exploitation rationnelle des forêts, ce qui provoque le vieillissement de cet important capital naturel, créant en plus des dangers graves de maladie.

Le transport est un facteur prépondérant dans le prix de revient des bois. Dans notre pays, la limite du poids total en charge des véhicules utilitaires (fixée à 28 tonnes) pénalise les bois indigènes et ne permet plus d'écouler une partie importante de la production suisse auprès de nos clients étrangers traditionnels. A ce titre, il faut noter que la tare des véhicules utilisés pour ces transports a fortement augmenté ces dernières années. La rationalisation de la manutention et l'utilisation de moyens de manutention fixés à demeure sur les véhicules oblige pratiquement les transporteurs à utiliser des camions à trois essieux, plus lourds, ce qui réduit d'autant la charge utile.

La tare d'un train routier équipé d'une grue pour la manutention des grumes est d'environ 18 tonnes. La charge utile restante avoisine donc 10 tonnes. Comme le marché italien est

un important débouché pour le bois suisse, les transporteurs helvétiques doivent charger sur trois trains routiers et transborder, à proximité de la frontière, les billes de bois qui poursuivront leur route sur un seul train routier dès la frontière italienne. Les coûts de transports sur Suisse et la manutention augmentent d'autant le prix de revient du bois suisse pour les propriétaires de forêts, les prix actuels du marché du bois ne permettant pas de répercuter ces coûts supplémentaires sur les utilisateurs.

D'autre part, l'augmentation du poids total en charge à 40 tonnes (pour les véhicules utilisés pour le transport de grumes uniquement) permettrait non seulement d'aider les propriétaires de forêts sans que la Confédération et les cantons aient à verser de nouvelles subventions, mais elle préserverait l'environnement. En effet, des récentes études concordantes permettent d'estimer l'économie annuelle à près de 4 millions de litres de carburant, d'où une diminution sensible de la pollution atmosphérique. Cela diminuerait en outre la pression des véhicules utilitaires sur les routes et la circulation routière, par une meilleure utilisation des capacités.

Cette économie se traduirait par une aide indirecte de la Confédération à la forêt suisse de près de 4,8 millions de francs au prix actuel du carburant diesel (perte de recette sur les carburants pour la caisse fédérale: environ 3,2 millions de francs) auxquels il faut encore ajouter l'abaissement des coûts de transports qui peuvent être raisonnablement estimés à plus de 20 millions de francs.

Sans bourse délier (ou presque), la Confédération permettrait à l'industrie forestière et à la filière du bois suisse de se préparer à affronter l'échéance du Gatt dans de meilleures conditions. Les expériences réalisées dans le canton de Vaud, suite à de graves intempéries, prouvent qu'une telle mesure permet d'exploiter les bois dans de meilleures conditions financières, ce qui en fin de compte est également favorable à la santé de nos forêts.

*Schriftliche Stellungnahme des Bundesrates
vom 5. Dezember 1994*

*Rapport écrit du Conseil fédéral
du 5 décembre 1994*

L'article 9 LCR limite le poids total admis en Suisse à 28 tonnes. Le Conseil fédéral peut prévoir des exceptions pour les véhicules qui, en raison de l'usage spécial auquel ils sont destinés, doivent nécessairement avoir des dimensions et des poids supérieurs. Pour d'autres véhicules de dimensions ou de poids supérieurs, il prescrit les conditions auxquelles peuvent être autorisées, dans certains cas, des courses nécessitées par les circonstances. Des exceptions sont possibles selon l'ordonnance sur les règles de la circulation routière, lorsque la marchandise transportée est indivisible. S'agissant de bois, spécialement de chargements de billes de bois, il n'est pas toujours facile d'estimer le poids. Les conducteurs ne disposent pas d'une balance sur le lieu de chargement. C'est pourquoi le poids doit être calculé en fonction du volume. Le DFJP a édicté des instructions sur le calcul du poids des transports par la route de bois en grumes ou de bois empilé. Si, lors du transport de ces différentes sortes de bois, le poids du chargement est calculé correctement et le volume autorisé est conforme aux prescriptions, le conducteur du véhicule pourra dépasser jusqu'à 15 pour cent le poids total autorisé sans être sanctionné. Par conséquent, le département a épuisé toutes les possibilités offertes pour alléger les dispositions applicables aux transports de bois, mais il examine néanmoins sans cesse si de nouvelles sortes de bois satisfont aux conditions de transport fixées dans les instructions en vigueur.

Une modification de la LCR qui autoriserait les véhicules spéciaux transportant des billes de bois de circuler sur tout le territoire suisse avec un poids total de 40 tonnes, alors que pour toute autre marchandise divisible un poids total de 28 tonnes devrait être respecté, irait à l'encontre de l'article 4 cst.

*Schriftliche Erklärung des Bundesrates
Déclaration écrite du Conseil fédéral*

Le Conseil fédéral propose de rejeter la motion.

Béguelin Michel (S, VD), rapporteur: Vous avez reçu un rapport écrit, je me limiterai donc à l'essentiel. La motion du Conseil des Etats veut favoriser l'exploitation rationnelle des forêts. Elle demande au Conseil fédéral de déroger à la limite des 28 tonnes pour les camions transportant du bois en grumes, et d'autoriser 40 tonnes de charge. Cette motion a été acceptée par le plénum du Conseil des Etats par 12 voix contre 7, contre l'avis du Conseil fédéral.

Votre commission des transports et des télécommunications en a débattu en présence d'un spécialiste de l'office fédéral de la police, qui suit les négociations bilatérales avec l'Union européenne sur le volet des transports. Il faut savoir que le Conseil fédéral a déjà donné un coup de pouce aux exploitants des forêts en autorisant un dépassement de 15 pour cent de la limite des 28 tonnes, du fait de la difficulté d'estimer le poids exact des grumes en forêt. Ainsi, en pratique, la limite de charge pour les bois en grumes est déjà admise aujourd'hui à 32,2 tonnes.

La minorité de la commission est d'avis qu'il faut venir en aide aux propriétaires de forêts, qui sont, pour les deux tiers, des collectivités publiques, et faire une exception en autorisant les 40 tonnes pour ces transports.

Pour la majorité de la commission, l'égalité de traitement commande de ne pas favoriser une branche par rapport à une autre. Mais l'argument massue, celui qui a conduit à la majorité claire de 17 voix contre 3, réside dans le fait qu'un signe donné aujourd'hui en faveur d'une élévation de la charge des camions à 40 tonnes en trafic intérieur aurait un effet désastreux sur la crédibilité de la position suisse, dans le domaine du transit des camions, vis-à-vis de l'Union européenne. Nos négociateurs à Bruxelles le ressentiraient comme un coup de poignard dans le dos si cette motion du Conseil des Etats venait à être acceptée.

Cet argument, surtout au stade actuel des négociations bilatérales, a joué un rôle déterminant dans la décision de la commission. Dans le cas particulier, nous sommes en présence d'un intérêt sectoriel face à un intérêt national supérieur évident. En bonne logique démocratique, ce dernier doit l'emporter.

C'est pourquoi je vous invite à suivre la décision de votre commission, prise par 17 voix contre 3, et à rejeter la motion du Conseil des Etats et la motion Friderici Charles.

Binder Max (V, ZH), Berichterstatter: Der Ständerat (Martin Jacques) und Herr Friderici Charles verlangen in ihren gleichlautenden Motionen eine Änderung des Strassenverkehrsgesetzes. Diese Änderung soll für Spezialfahrzeuge, die Rundholz transportieren, auf dem ganzen Gebiet der Schweiz eine Ausnahme von der 28-Tonnen-Limite bringen. Damit versprechen sich die Motionäre eine Senkung der Gestehungskosten für Holz, eine verbesserte Umweltsituation und eine Förderung der Holznutzung.

Mit der Zielsetzung der Motionen können wir uns einverstanden erklären. Gegen das Dreifachziel der Motionäre ist sicher nichts einzuwenden. Die Waldwirtschaft ist absolut nicht auf Rosen gebettet. Sie ist dringend auf Förderungsmaßnahmen angewiesen. Höhere Transportgewichte aber retten die Waldwirtschaft nicht.

Die Kommission für Verkehr und Fernmeldewesen Ihres Rates hat sich an ihrer Sitzung vom 9. Mai dieses Jahres überaus intensiv mit dieser Motion befasst. Sie empfiehlt Ihnen mit 17 zu 3 Stimmen bei 3 Enthaltungen, die Motion abzulehnen. Der Ständerat hat – entgegen der Meinung des Bundesrats – die Motion mit 12 zu 7 Stimmen überwiesen. Verschiedene Gründe führten zum Entschluss Ihrer Kommission.

1. Die Schweiz führt momentan sehr intensive bilaterale Verhandlungen mit der EU. Wir haben immer wieder betont, und wir sind uns auch einig, dass die 28-Tonnen-Limite das beste Pfand in diesen Verhandlungen ist. Wenn dem so ist, wäre das Überweisen der Motion, die letztlich ein Aufweichen der 28-Tonnen-Limite wäre, für unsere Verhandlungsdelegation ein klassischer Rückenschuss.

2. Artikel 4 BV befasst sich mit der Gleichheit. Er besagt, dass Gleiches gleich zu behandeln sei. Da nun aber die 28-Tonnen-Limite nicht nur für Holz gilt, sondern auch für andere

Güter, käme eine Änderung einer Verletzung dieses Artikels gleich. Eine Ausnahme für den Holztransport würde unweigerlich zu weiteren, in diesem Fall durchaus verständlichen Begehrlichkeiten führen. Die Kommission ist der Ansicht, dass wir für den Moment kein Türchen öffnen sollten, um das Tor nicht aufzureissen.

3. Auch wenn die Holztransporte mit der Bahn gemessen am gesamten Holzvolumen, das transportiert wird, bescheiden sind, darf dieses Element nicht vernachlässigt werden. Gerade in den gebirgigen Teilen unseres Landes, auf den engen Passstrassen, würden diese noch schwereren Transporte zu Verkehrshindernissen. Damit wäre auch der Umweltaspekt der Motionen hinfällig. Immerhin transportieren die Bahnen in unserem Land rund 700 000 Tonnen Holz pro Jahr.

4. Artikel 9 des Strassenverkehrsgesetzes legt das in der Schweiz zulässige Höchstgewicht von Fahrzeugen auf 28 Tonnen fest. In Absatz 8 dieses Artikels sind allfällige Ausnahmen vorgesehen. Solche Ausnahmen werden für Holztransporte gewährt. Weil nicht jeder Kubikmeter Holz gleich schwer ist – Holzart und Wassergehalt des Holzes spielen da eine Rolle –, kann ein Transporteur das Gewicht seiner Ladung nicht genau deklarieren. Zudem hat er am Verladeort keine Waage zur Verfügung. Diesem Umstand wird Rechnung getragen, indem eine Überschreitung des Gewichts um 15 Prozent nicht geahndet wird. Das heisst also, dass Holztransporte 32,2 Tonnen wiegen dürfen. Dem Anliegen der Herren Martin Jacques, Friderici Charles und des Ständerates ist also schon weitgehend entsprochen worden.

Im übrigen hat das Bundesamt in ausserordentlichen Situationen jeweils auch ausserordentlich reagiert. So auch beim letzten, landesweiten Sturm «Vivian». Diese Flexibilität macht Sinn und sollte so beibehalten werden.

Ein letzter Punkt: Die Wald- und Holzwirtschaft in unserem Land muss gefördert werden. Darüber besteht sicher kein Zweifel. Zu glauben, mit höheren Transportgewichten sei das möglich, und das erst noch unter den heutigen aussenpolitischen Bedingungen, ist falsch. Wir müssen dort ansetzen, wo wir etwas tun können. Setzen wir uns dafür ein, dass für Bauten in unserem Land vermehrt Schweizer Holz verwendet wird! Vor allem die öffentliche Hand sollte mit dem guten Beispiel vorangehen. Unnötige, überzogene Vorschriften, die letztlich die Verwendung von Holz verhindern, müssen geändert oder abgeschafft werden. Der Schweizer Wald- und Holzwirtschaft kann nicht besser geholfen werden als mit einer gewaltigen Verbrauchssteigerung bei allen Sortimenten unseres edlen, einheimischen und nachwachsenden Rohstoffes Holz. Ich beantrage Ihnen namens der Kommission, die Motion abzulehnen.

Friderici Charles (L, VD): L'union de l'ingénieur forestier et du camionneur peut paraître quelque peu bizarre! En effet, M. Martin Jacques, conseiller aux Etats, de par sa profession, est proche des milieux de l'exploitation forestière. Moi-même, comme camionneur, je ne devrais pas être autrement intéressé par une élévation du poids total, puisque celle-ci conduit à plus de concurrence. Je crois donc que, ni l'un ni l'autre, nous n'allons tirer directement des intérêts d'une augmentation du poids total.

Par contre, les propriétaires forestiers, c'est-à-dire pour 80 pour cent environ les communes et les cantons, et la filière du bois sont directement intéressés, les uns pour réduire le déficit des finances communales et cantonales, les autres pour avoir une meilleure utilisation du bois suisse. En effet, aujourd'hui, en Suisse, nous exploitons entre 4 et 5 millions de mètres cubes de bois et il faudrait normalement, pour la santé de la forêt suisse, en exploiter 7 à 8 millions de mètres cubes, mais comme le bois suisse est en général trop cher, on recourt à l'importation.

Vous avez tous reçu une magnifique lettre de la Litra, le service de désinformation des transports publics. En effet, la Litra est un service de désinformation, ce que je vais vous prouver en reprenant, texte par texte, les arguments qu'ils avancent.

1. Les négociations bilatérales: je ne sais, Monsieur le Conseiller fédéral, si nous avons les mêmes sources à Bruxelles, mais je pense que c'est le cas: la limite des 28 tonnes est un

des points cardinaux sur lesquels l'Union européenne ne basera pas. Le dossier des transports, qui est un seul dossier à Bruxelles, qu'il s'agisse des transports routiers ou des transports aériens, ne sera pas débloqué tant que la Suisse n'aura pas pris une décision pour élever la limite des 28 tonnes. C'est une condition sine qua non, et je ne vois pas en quoi la motion Martin Jacques et la mienne peuvent tirer dans le dos des négociateurs à Bruxelles puisque, au contraire, c'est un des points qui doivent être absolument débloqués.

2. Il est dit plus loin que la brèche dans la limite des 28 tonnes, suivie de la suppression de celle-ci, causerait de graves problèmes aux camionneurs suisses. Depuis jeudi dernier, 28 septembre, je peux vous dire que les transporteurs suisses, réunis en Assemblée extraordinaire des délégués, ont décidé, à l'unanimité, de ne plus s'accrocher à la limite des 28 tonnes, mais pour des raisons écologiques et d'économie nationale ont décidé d'être en faveur d'une augmentation. Il y a donc là un argument que la Litra devait connaître au moment où elle nous a écrit cette lettre, puisque celle-ci date du 2 octobre. Il n'y a donc aucune volonté de protection de la part des camionneurs.

3. Suite à la brèche dans la suppression de la limite des 28 tonnes, il est dit: «Les expériences faites à l'étranger démontrent généralement que chaque assouplissement des limites de poids des camions entraîne un accroissement du nombre de ces véhicules.» C'est faux.

La dernière expérience que nous connaissons, c'est en Angleterre, où l'élévation du poids total des véhicules de 32 à 38 tonnes a provoqué une diminution de 17 pour cent du nombre de véhicules utilitaires sur les routes anglaises. Donc, de ce côté là, encore un faux argument de la Litra.

4. Il est dit plus loin également: «Dans la situation de concurrence actuelle, chaque gain de productivité conduit à une baisse des prix dont bénéficie le client.» N'est-ce pas ce que nous voulons, ce que nous proclamons à tour de rôle à cette tribune? Nous voulons la revitalisation de l'économie, Monsieur le Conseiller fédéral. N'est-ce pas les vœux du Conseil fédéral? Aujourd'hui, alors que cette mesure conduirait à une baisse du prix du bois suisse, donc à une meilleure exploitation des forêts, donc à une utilisation plus importante des bois, voilà que nous nous élevons contre cette libéralisation.

5. Il est dit également que, au fond – et c'est là le véritable objet de cette lettre –, une augmentation du poids des véhicules utilitaires conduirait à une désaffectation d'un certain nombre de véhicules ou de wagons de chemin de fer.

Ce qui différencie la Litra, la Fédération suisse des cheminots, de l'Astag et des milieux des transports routiers, c'est que nous savons que nous sommes au service de l'économie et que ce n'est pas l'économie qui est à notre service. Aujourd'hui, je crois que les milieux des transports publics ont montré leur vrai visage. Ils veulent que l'économie reste à leur service, qu'elle paie les transports plus cher qu'il n'est normalement nécessaire.

Sachez que le 71 pour cent du bois suisse est destiné à des scieries sises à moins de 50 kilomètres du lieu d'abattage; 22 pour cent sont transportés sur des distances comprises entre 51 et 100 kilomètres, et là je peux vous affirmer que les coûts de transbordements sur la voie ferrée sont bien supérieurs aux coûts des transports par la route. Les chemins de fer n'effectuent pas de transports de bois sur des distances inférieures à 50 kilomètres et cela touche moins de 5 pour cent des transports de l'ensemble des bois ronds. On veut donc pénaliser 95 pour cent de la forêt suisse et de la filière du bois pour pouvoir conserver un petit 5 pour cent.

L'autorisation de transporter des grumes au moyen de camions de 40 tonnes permettrait d'économiser annuellement plus de 1,27 million de litres de carburant, soit près du tiers de la consommation nécessaire au transport du bois rond. L'économie de consommation de carburant se traduirait par une baisse des coûts de l'énergie supérieure à 1,5 million de francs et une baisse des frais de transports estimée à plus de 20 millions de francs.

Nous avons aujourd'hui le pouvoir de revitaliser un secteur de l'économie qui en a bien besoin. Nous pouvons également favoriser l'usage du bois suisse dans la construction et

l'industrie, tout en diminuant les charges qui pèsent sur les propriétaires forestiers et les collectivités publiques.

Que devons-nous faire pour cela? Accorder de nouvelles subventions, interdire l'importation des bois étrangers, obliger à la prise en charge des bois indigènes? Rien de tout cela! La mesure est à la fois pédagogique, écologique et libérale: il nous suffit de transmettre au Conseil fédéral les motions Martin Jacques (94.3406) et Friderici Charles (94.3430), et de donner l'ordre au Conseil fédéral de contrôler le fonctionnement de ses machines à calcul pour constater que 26 plus 18, c'est toujours plus près de 40 que de 28.

Koller Arnold, Bundesrat: Sie wissen, dass die 28-Tonnen-Limite ein Grundpfeiler der schweizerischen Verkehrspolitik ist. Das Transitabkommen mit der EU und auch die Neat beruhen darauf. Diese Gewichtslimite schützt die Schweiz schon heute, vor der Umsetzung der Alpen-Initiative, vor einer Vervielfachung des Transitschwerverkehrs. Es ist daher auch nicht der Moment, um diese Grundsatzfrage zu diskutieren, sondern es geht heute allein um diese Motion, die eine beschränkte Zielsetzung – die Ausnahme für die Holztransporte – zum Gegenstand hat.

Nach Artikel 9 Absatz 8 des Strassenverkehrsgesetzes kann der Bundesrat nach Anhören der Kantone unter anderem Ausnahmen von den Gewichtslimiten für Fahrzeuge vorsehen, die wegen ihres besonderen Zweckes unvermeidbar höhere Gewichte erfordern. Er umschreibt die Voraussetzungen, unter denen im Einzelfall unumgängliche Fahrten anderer Fahrzeuge mit höheren Gewichten bewilligt werden dürfen. Gestützt darauf sieht Artikel 80 der Verkehrsregelnverordnung unter bestimmten Voraussetzungen tatsächlich Ausnahmen von den gesetzlichen Höchstgewichten für die Beförderung eines unteilbaren Gutes vor. Bei Rundholz handelt es sich jedoch zweifellos nicht um ein unteilbares Gut. Diese restriktive Formulierung von Artikel 9 Absatz 8 Strassenverkehrsgesetz schliesst daher aus, für Rundholztransporte eine generelle Ausnahme von der 28-Tonnen-Limite vorzusehen. Wie die Kommissionsprecher dargelegt haben, haben wir im Rahmen unseres Ermessens bereits alle Möglichkeiten ausgenutzt, indem wir in einem Kreisschreiben festgehalten haben, dass Gewichtsüberschreitungen bis zu 15 Prozent des Gesamtgewichts nicht geahndet werden. Mein Departement hat damit den zulässigen Rahmen für Erleichterungen bei Holztransporten voll ausgeschöpft. Es prüft freilich immer neu, ob beispielsweise neue Holzsorten die Voraussetzungen für den Transport nach den bisherigen Weisungen erfüllen.

Eine Änderung des Strassenverkehrsgesetzes, wonach für Rundholztransportfahrzeuge auf dem ganzen Gebiet der Schweiz ein Gesamtgewicht von 40 Tonnen erlaubt wäre, während bei der Beförderung aller anderen teilbaren Güter nach wie vor die 28-Tonnen-Limite mit einer Toleranz von 5 Prozent gelten würde, wäre auch mit Artikel 4 der Bundesverfassung nicht vereinbar.

Die Kommissionsreferenten haben zu Recht auf die delikate Situation bezüglich unserer Verhandlungen mit der EU hingewiesen. Es ist tatsächlich erklärtes Ziel der EU, die Aufhebung oder zumindest eine massive Lockerung des schweizerischen 28-Tonnen-Regimes zu erreichen. Sie würden mit der Überweisung dieser Motion diesbezüglich ein ganz fatales Signal nach Brüssel senden.

Bereits der Entscheid des Ständerates, der allerdings mit vielen Enthaltungen ergangen ist, hat in den Medien zu einer gewissen Verunsicherung geführt. Ich bitte Sie daher, diese Motion auch im Hinblick auf unsere bilateralen Verhandlungen mit der EU abzulehnen.

Motionen 94.3406, 94.3430 – Motions 94.3406, 94.3430

Namentliche Abstimmung – Vote par appel nominal (Ref.: 1837)

Für Ablehnung der Motionen stimmen:

Rejettent les motions:

Aguet, Allenspach, Bär, Baumann Ruedi, Baumann Stephanie, Bäumlín, Béguelin, Bezzola, Binder, Bodenmann,

Bonny, Borel François, Borer Roland, Bortoluzzi, Brügger Cyrill, Bugnon, Bühlmann, Bürgi, Caccia, Carobbio, Caspar-Hutter, Columberg, Cornaz, Danuser, de Dardel, Dettling, Dormann, Dünki, Eberhard, Eggenberger, Engler, Fankhauser, Fehr, von Felten, Fischer-Sursee, Frainier, Frey Walter, Fritsch Oscar, Gadiant, Giezendanner, Giger, Goll, Gonseth, Gross Andreas, Grossenbacher, Gysin, Haering Binder, Hafner Ursula, Hämmerle, Hari, Heberlein, Herczog, Hess Otto, Hess Peter, Hollenstein, Hubacher, Jäggi Paul, Jeanprêtre, Jenni Peter, Jöri, Kern, Kühne, Ledergerber, Leemann, Leuenberger Ernst, Loeb François, Maeder, Maurer, Meier Hans, Meyer Theo, Miesch, Misteli, Moser, Mühlemann, Müller, Nabholz, Nebiker, Neuenschwander, Ostermann, Raggenbass, Reimann Maximilian, Robert, Rohr, Ruckstuhl, Ruffy, Rychen, Schenk, Scherrer Jürg, Scherrer Werner, Schmid Peter, Schmidhalter, Schmied Walter, Seiler Rolf, Singeisen, Stalder, Stamm Judith, Stamm Luzi, Steffen, Steiger Hans, Steinegger, Steinemann, Steiner Rudolf, Strahm Rudolf, Thür, Tschäppät Alexander, Vetterli, Vollmer, Wanner, Weder Hansjürg, Weyeneth, Wick, Wiederkehr, Wittenwiler, Zbinden, Züger, Zwygart (116)

Für Überweisung der Motionen stimmen:

Votent pour la transmission des motions:

Berger, Cavadini Adriano, Comby, Couchepin, Deiss, Eggly, Epiney, Friderici Charles, Gobet, Hegetschweiler, Langenberger, Narbel, Philipona, Pini, Sandoz, Savary, Scheurer Rémy, Schweingruber, Stucky, Theubet (20)

Der Stimme enthalten sich – S'abstiennent:

Fischer-Seengen, Früh (2)

Stimmen nicht – Ne votent pas:

Aregger, Aubry, Baumberger, Bignasca, Bircher Peter, Bischof, Blocher, Brunner Christiane, Bühner Gerold, Bundi, Camponovo, Cincera, Darbellay, David, Diener, Dreher, Ducret, Duvoisin, Eymann Christoph, Fasel Hugo, Fischer-Häggingen, Graber, Grendelmeier, Gros Jean-Michel, Hildbrand, Iten Joseph, Keller Anton, Keller Rudolf, Lepori Bonetti, Leu Josef, Leuba, Leuenberger Moritz, Maitre, Mamie, Marti Werner, Maspoli, Matthey, Mauch Ursula, Meier Samuel, Oehler, Perey, Pidoux, Poncet, Rechsteiner, Rohrbasser, Ruf, Rutishauser, Schmid Samuel, Schnider, Segmüller, Seiler Hanspeter, Sieber, Spielmann, Spoerry, Suter, Tschopp, Tschuppert Karl, vakant I, Wyss William, Ziegler Jean, Zisyadis (61)

Präsident, stimmt nicht – Président, ne vote pas:

Frey Claude (1)

93.3611

Postulat Pini Staats- und Wirtschaftspolitik. Strukturelle Änderungen

Postulato Pini Proposta di revisione strutturale politica ed economica

Postulat Pini Révision politique et économique structurelle

Wortlaut des Postulates vom 14. Dezember 1993

Im Jahre 1995 sollte der Bundesrat die Entwürfe für eine Totalrevision der Bundesverfassung vorlegen und damit u. a. meine Interpellation vom 16. Dezember 1992 beantworten. Mit dem vorliegenden Postulat ersuche ich den Bundesrat:

Motion Friderici Charles Rationelle Waldbewirtschaftung und Holztransport

Motion Friderici Exploitation Charles rationnelle des forêts et transports de bois

In	Amtliches Bulletin der Bundesversammlung
Dans	Bulletin officiel de l'Assemblée fédérale
In	Bollettino ufficiale dell'Assemblea federale
Jahr	1995
Année	
Anno	
Band	IV
Volume	
Volume	
Session	Herbstsession
Session	Session d'automne
Sessione	Sessione autunnale
Rat	Nationalrat
Conseil	Conseil national
Consiglio	Consiglio nazionale
Sitzung	11
Séance	
Seduta	
Geschäftsnummer	94.3430
Numéro d'objet	
Numero dell'oggetto	
Datum	04.10.1995 - 08:30
Date	
Data	
Seite	2097-2100
Page	
Pagina	
Ref. No	20 026 135

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.