

Neunte Sitzung – Neuvième séance**Donnerstag, 28. September 1978, Vormittag****Jeudi 28 septembre 1978, matin****8.00 h****Vorsitz – Présidence: Herr Bussey****78.019****Bundesfinanzreform 1978****Réforme des finances fédérales 1978****78.020****Finanzplan 1979–1981****Plan financier 1979–1981****Fortsetzung – Suite**

Siehe Seite 1238 hiervor — Voir page 1238 ci-devant

D**Schwerverkehrssteuer****Impôt sur le trafic des poids lourds****Fortsetzung – Suite**

Waldvogel: Gestatten Sie, dass ich mich mit einer sogenannten Binsenwahrheit an Sie wende, deren Tücke es sein kann, dass manches in die Binsen geht, wenn man die Wahrheit nicht beachtet. Wir sollten, so meine ich, wenn wir an neue Ansprüche, an neue Steuern und Abgaben denken, nicht nur an die Bedürftigkeit der Staatskasse denken – dazu sind wir ja allerdings da –, sondern auch daran, wie wir damit beim Volk ankommen – auch dafür sind wir da. Wenn etwa supposed wird, eine Schwerverkehrssteuer müsse ja eine populäre Sache sein, so lassen Sie sich daran erinnern, dass man das jüngst anderswo auch gedacht und sich darin dann nicht wenig getäuscht hat.

Es wurde schon einmal angedeutet: Es sind noch keine drei Monate her, seit es an unseren östlichen Grenzen fast einen Aufstand gegeben hat. Oesterreichische und ausländische Transportunternehmen und die Lastwagenchauffeure probten an Oesterreichs Grenzen den Aufstand, indem sie ihre Wagen stehenliessen, sie querstellten und eine Pause machten, die dann mehrere Tage dauern sollte. Der Grund: Der österreichische Fiskus hatte ihnen auf den 1. Juli eine zusätzliche, komplizierte Abgabe nebst anderen kleinen Schikanen, wie Tankkontrolle usw., verordnet. Die Folge: Hinter den Lastwagen stauten sich an den Grenzstellen die Personenwagen, vorwiegend auch jene, die schon unterwegs zum Urlaubsziel waren. Der Reiseverkehr war also im dümmsten Augenblick blockiert. Was dann noch mehr überraschte, war dies: Es ging wegen dieses Protestes nicht ein Protestschrei durchs Land, anfänglich nicht einmal aus den Fremdenverkehrsarten, sondern es gab viel Verständnis für die Transportunternehmen und für die LKW-Fahrer, auch bei Leuten, die von der Abgabe nicht betroffen waren, höchstens davon, dass die Waren, welche die Wagen mit sich führten und die sie allenfalls einmal kaufen würden, verspätet oder überhaupt nicht eintrafen. Und warum diese Reaktion? Nicht nur die Direktbetroffenen hatten einmal genug von diesen ewigen

zusätzlichen Abgaben und Steuern – Zitat –, wahrscheinlich eine Mehrheit im österreichischen Volk solidarisierte sich, völlig unerwartet für die Behörden, mit einer kleinen Minderheit, die da am Wickel genommen werden sollte.

Nun, Oesterreich ist nicht die Schweiz, und die Schweizer sind nicht Oesterreicher. Man darf wohl sagen, dass Steuern und Abgaben aller Art uns im gewogenen Durchschnitt noch etwas weniger drücken als unsere lieben Nachbarn. Aber sie drücken auch uns etwas. Ich möchte einfach darvorn warnen, dass man annimmt, die Schwerverkehrssteuern würden bei uns mit Jubel aufgenommen und begrüßt, nur deshalb, weil jeder PW-Fahrer einmal das Ungemach erlebt hat, hinter einem Lastwagen herfahren zu müssen. So einfach ist auch bei uns die Grundstimmung nicht, dass jeder für eine neue Steuer ist, die der andere bezahlt. Es gibt auch bei uns mindestens Ansätze einer Solidarität der Steuerverdrossenheit durch alle Volksschichten und durch alle Parteien hindurch. Man vergesse nicht schon wieder, dass der Kanton Zürich am vergangenen Sonntag die Erhöhung der Motorfahrzeugsteuer abgelehnt hat.

Ganz abgesehen davon, dass natürlich das Ausland unsere Fernlaster ebenso am Wickel nehmen könnte; «Retorsionsmassnahmen» nennt man das. Oesterreichs Regierung zog, etwas spät, diese Lehre aus dem Vorfall, dass man solche Sonderverkehrsabgaben international regeln und absprechen sollte. Ich bilde mir nicht ein, dass ich unsere Regierung und unsere zuständigen Behörden auf diesen Aspekt aufmerksam machen müsste, obwohl ich in der Lektüre der Gesamtverkehrskonzeption darauf noch nicht gestossen bin.

Das politisch Pikante an dieser Geschichte ist – nebenbei bemerkt –, dass das alles einer sozialistischen Regierung und einem sozialistischen Finanzminister widerfahren ist, und darum wundert es mich ein wenig, warum unsere sozialdemokratischen Kollegen sich wenigstens in der Kommission so vehement und drängend gerade für diese Abgabe eingesetzt haben.

Ich spreche da nicht nach Absprache mit irgend jemandem, und ich kenne die Sekretäre der in diesem Belang besonders interessierten Verbände nicht. Ich spreche also nicht in irgend jemandes Interesse, es sei denn im Interesse der Bundesfinanzvorlage. Eine Schwerverkehrssteuer kann ich mir durchaus begründet vorstellen, eben im Rahmen einer Verkehrskonzeption, und ich könnte sie in einem solchen plausiblen Rahmen billigen. So aber, wie wir sie jetzt in den Rahmen der Bundesfinanzreform hineinnehmen und billigen sollten – nach Kollege Albrecht als «zusätzliche Finanzquelle» –, sieht sie sehr nach dem Happen des Staates nach immer neuen und immer mehr Abgaben aus. Und darnach steht heute der Sinn des Volkes nicht unbedingt. Wir sollten die psychologischen Barrieren, die es nicht nur in Oesterreich, sondern auch bei uns gibt, eigentlich schon zur Kenntnis genommen haben.

Welter: Der Vorschlag der Einführung einer Schwerverkehrssteuer, die ich in der erweiterten Finanzkommission im Namen der SP-Fraktion eingereicht habe, ist von dieser Kommission mit 15 zu 8 Stimmen angenommen worden. Ich muss unterstreichen: Es handelt sich um eine Ergänzung der Bundesverfassung. Die Annahme dieser Ergänzung ermöglicht nicht automatisch die Erhebung einer Steuer; es braucht dazu noch eine Ausführungsgesetzgebung, welche alle Einzelheiten zu regeln hat. Deshalb haben wir als Ergänzung eine Motion eingereicht, die Sie auf der gleichen Fahne finden wie den Verfassungsartikel, und diese Motion hat ebenfalls die Zustimmung der Kommission gefunden.

Wir bezwecken mit der Motion, wie Sie das anhand des Textes feststellen können, eine Beschleunigung der Gesetzgebung.

Die Verfassungsergänzung betreffend die Schwerverkehrssteuer sollte nicht gemeinsam mit der Vorlage A, das heisst in einem Paket, zur Abstimmung gebracht werden; das Volk soll vielmehr Gelegenheit erhalten, separat dar-

über befinden zu können, ob es die Schwerverkehrssteuer akzeptieren will oder nicht. Diese Befragung könnte am gleichen Abstimmungstag erfolgen.

Zum Problem der Schwerverkehrssteuer habe ich im Oktober 1977 eine Motion eingereicht. Dabei habe ich darauf hingewiesen, dass, abgesehen davon, dass die Schwerverkehrssteuer dem Bund Geld einbringen soll, es sich hier auch um eine Frage der Kostendeckung handelt. Nach den Angaben des Eidgenössischen Statistischen Amtes bewegt sich die Kostendeckung bei den Lastwagen lediglich zwischen 43,9 und 66,7 Prozent. Eine vollständige Dekkung ist hier keineswegs vorhanden, im Gegensatz zu den Personenwagen. Aber auch bei den Personenwagen ist der Kostendeckungsgrad unterschiedlich. Die kleineren Wagen decken die Strassenkosten nicht, während bei den schwereren, teureren Personenwagen eine Ueberdeckung vorhanden ist, dies im Gegensatz zum Schwerverkehr. Absolut notwendig scheint uns die Herbeiführung der Kostendeckung für die ausländischen Lastenzüge. Wir wissen, dass diese Lastenzüge sozusagen ausschliesslich im Ausland auftanken und dadurch an die Strassenkosten in unserem Lande überhaupt nichts beitragen.

Zu Herrn Waldvogel: Nicht nur in Oesterreich, sondern in einer Reihe europäischer Länder ist eine Schwerverkehrssteuer bereits eingeführt worden. Oesterreich bildet nur das jüngste Beispiel. Der Schwerverkehr wird beispielsweise auch in Frankreich und in Schweden besteuert, während Jugoslawien und die Türkei von den Lastenzügen, die ihr Land nach dem Nahen und Mittleren Osten durchfahren, erhebliche Transitgebühren erheben.

Ich habe mir auch Unterlagen geben lassen über die verschiedenen Möglichkeiten zur Erhebung einer Schwerverkehrssteuer. Im Vordergrund steht die schwedische Lösung mit einem Kilometerzähler und einer Lochkarte. Die Rechnungsstellung erfolgt elektronisch, auf einfache Weise, wie das bei uns schon für die Telephontaxen geschieht. Nach den Berechnungen der Eidgenössischen Finanzverwaltung würde für inländische Lastenzüge, je nach dem Gewicht, die Belastung zwischen 5 Rappen und 35 Rappen je Kilometer betragen und für ausländische Lastenzüge zwischen 45 und 65 Rappen. Die Einnahmen aus der Schwerverkehrssteuer dürften sich nach den Berechnungen der Eidgenössischen Finanzverwaltung auf 360 Millionen Franken pro Jahr belaufen. Um der Ausweichgefahr zu begegnen, wären die Lastenzüge zudem nicht nur auf den Autobahnen, sondern auf dem ganzen Strassenetz abgabepflichtig.

Gestatten Sie mir, bei dieser Gelegenheit auch noch die Motion von Herrn Ständerat Andermatt in die Betrachtungen einzubeziehen. Er hat darauf aufmerksam gemacht, dass mit der Inbetriebnahme des Gotthard-Strassentunnels, der inskünftig kürzeste Autoverbindung zwischen Nordeuropa und Südeuropa, eine starke Zunahme der Schwertransporte durch unser Land zu erwarten sei. Diese Motion ist im Ständerat in der Junisession angenommen worden.

Die Frage der Erhebung einer Schwerverkehrssteuer wurde von der erweiterten Finanzkommission dem Bundesrat zur Stellungnahme unterbreitet, in der Meinung, dass wir zusätzliche Mittel für den Bund erhalten sollten, nachdem immerhin im Finanzplan ein Fehlbetrag von 500 Millionen Franken aufgezeigt worden ist. Der Bundesrat hat uns dann am 9. August einen Bericht zukommen lassen. Dieser Bericht stimmt im grossen und ganzen mit unserer Argumentation bezüglich der Notwendigkeit und Zulässigkeit einer Schwerverkehrssteuer überein.

Was die Realisierung betrifft, verweist der Bundesrat auf das Paket der GVK. Es wird ausgeführt, dass die von der GVK vorgeschlagenen Massnahmen bei unbenützter Referendumsfrist erst 1982 in Kraft gesetzt werden könnten. Ich anerkenne die Arbeit der GVK, die ja zu gleichen Schlüssen gekommen ist wie wir, doch muss ich auf die Tatsache aufmerksam machen, dass die GVK nun während sechs Jahren dieses Problem bearbeitet hat – und nun soll

es weitere vier Jahre dauern, bis wirklich etwas geschieht! Ich glaube, das ginge nicht an. Eine Frist von insgesamt zehn Jahren ist zur Realisierung einer Schwerverkehrssteuer wirklich zu lange. Wir verlangen, wie Sie das der Motion entnehmen können – und damit möchte ich dem Kommissionspräsidenten antworten –, dass die Phase der Gesetzgebung in diesem Bereich im Laufe des Jahres 1979 abgeschlossen wird. Unseres Erachtens ist es unbestritten, dass eine Schwerverkehrssteuer beim Stimbürger auf Verständnis stossen wird. Im Hinblick auf die Bundesfinanzen und in der Meinung, dass die Strassenkosten auch vom Schwerverkehr gedeckt werden sollen, lässt es sich deshalb sicher verantworten, das Problem der Schwerverkehrssteuer vorzuziehen. Dadurch soll, Herr Kollege Hürlmann, die grosse Arbeit der GVK in keiner Weise herabgemindert werden.

Ich bitte Sie somit, dem Antrag der Kommissionsmehrheit beizupflichten und die Motion zu überweisen.

Kaufmann: Ich möchte einige Bemerkungen anbringen zur Unterstützung des Votums Welter: Ich erinnere mich daran, dass die nationalrätsliche Kommission zur Revision des Art. 36bis BV unter Führung von Herrn Eisenring und die ständerätsliche Kommission unter Führung von Herrn Urech die Schwerverkehrsabgabe vom Bundesrat gefordert haben, und die nationalrätsliche Kommission in Priorität etappenweise. Von der Strassenrechnung her kann man über die Berechtigung einer zusätzlichen Belastung des Schwerverkehrs nicht verschiedener Meinung sein.

Ich habe aber hier vor allem das Wort noch kurz ergreifen wollen, einmal weil es um dieses Transitproblem geht; die Sache eilt außerordentlich: der Gotthardtunnel soll spätestens 1981 offenstehen. Wir können tatsächlich dieses Problem nicht noch einmal Jahre vor uns herschieben. Zudem möchte ich es aber auch Herrn Otto Fischer ermöglichen, dass er dieser Schwerverkehrsabgabe zustimmen kann. Das gesunde Transportgewerbe müsste für die Mehrheit der Kommission dafür zu gewinnen sein. Ich möchte Sie auf folgendes aufmerksam machen: Wir haben ja bekanntlich die kantonalen Motorfahrzeugsteuern, und es ist bekannt, dass diese massiv voneinander abweichen. Der Kanton St. Gallen zum Beispiel ist in diesem Punkt ein Musterschüler; wir stehen an der Spitze der Belastungen, denn wir haben Belastungen, die zum Teil zwei- und dreimal höher sind als bei andern Kantonen. Ich nenne als Beispiel nur den Anhänger, wo wir die dreifache Belastung gegenüber Nachbarkantonen aufweisen. Nun können Sie sich natürlich ausrechnen, dass die Rahmenbedingungen, die Konkurrenzbedingungen dadurch verzerrt werden. Wir grenzen ja auch an andere Kantone und haben daher jedes Interesse, dass diese kantonalen Motorfahrzeugsteuern harmonisiert werden. Es gibt keinen vernünftigen Grund gegen diese Harmonisierung. Nachdem die Kantone die Harmonisierung nun während Jahren nicht zustande gebracht haben, wäre es meines Erachtens durchaus wünschbar, auch vom Gewerbe her – wir wollen ja Konkurrenz, aber Konkurrenz mit gleichen Spiessen! –, wenn hier vom Bund her ein Rahmenbelastungsgesetz erlassen werden könnte.

Dann ein zweiter Grund: Der Kanton St. Gallen grenzt nicht nur an andere Kantone an, sondern auch ans Ausland; Sie wissen, dass der Ausländer-Lastwagen nicht mehr als 28 Tonnen Gewicht mit sich führen darf. Sie wissen aber auch, dass diese Bestimmung praktisch nicht kontrollierbar ist und auch kaum kontrolliert wird. Diese ausländischen Transporter haben eine Grenzzone, in die sie mit Uebergewicht einfahren können. Das Entscheidende ist, dass Sie diese Grenzen nicht überprüfen können. Die ausländischen Transporter dürfen eigentlich nur 10 km in die Schweiz hineinfahren, aber nach diesen 10 km findet natürlich keine Kontrolle mehr statt. Ich würde es auch unter dem Gesichtspunkt des Interesses des Gewerbes, Herr Fischer, durchaus begrüssen – ja, Sie winken jetzt ab, aber das ist bei Ihnen ja eine bekannte

Bewegung –, wenn Sie hier diesem Verfassungsartikel – auch zum Schutz des inländischen Transportgewerbes – zustimmen.

Fischer-Bern: Nachdem nun der Gewerbepolitiker Kaufmann gesprochen hat, gestatten Sie mir auch noch einige Bemerkungen zu dieser Angelegenheit:

Es gibt wahrscheinlich kein Beispiel in unserem Parlament, wo innerhalb so kurzer Zeit so schwerwiegende Verfassungsbestimmungen kreiert worden sind. In der Kommission haben wir vielleicht im ganzen zwei Stunden gebraucht, um die Autobahnvignette verfassungsmässig zu verankern und diese Schwerverkehrssteuer in die Verfassung zu bringen. Nun glaube ich aber doch, dass man sich die Dinge etwas näher überlegen muss.

Was die Schwerverkehrsbesteuerung anbelangt, möchte ich auf drei Punkte hinweisen. Der erste betrifft die betriebswirtschaftliche Seite:

Nach den Vorlagen, die uns in der Kommission ausgeteilt worden sind, ist die Situation so, dass 360 Millionen Franken aus dieser Schwerverkehrsabgabe resultieren sollen, wovon etwa 30 Millionen Franken auf den öffentlichen Verkehr fallen, 26 Millionen auf die Ausländer und 300 Millionen auf die inländischen Autotransportunternehmer und den Werkverkehr. 300 Millionen Franken! Ja, glauben Sie, dass in der heutigen Zeit diese 300 Millionen Franken einfach auf der Strasse liegen, wo man sie auflesen kann? Das ist doch völlig unmöglich; das würde eine schwere Belastung für die betreffenden Unternehmer mit sich bringen, und es würde in vielen Fällen Arbeitsplätze gefährden; denn der Zweck der Uebung, der Hintergedanke vieler Leute, die für diese Schwerverkehrsabgabe sind, ist ja der, dass man damit die privaten Autotransporte so besteuern soll, dass dann der öffentliche Verkehr besser rentiert. Das würde also bedeuten, dass man dem privaten Transportverkehr Volumen wegnimmt, und Volumen wegnehmen bedeutet nichts anderes als Arbeitsplätze liquidieren. Es ist völlig ausgeschlossen, dass ohne schwerwiegende Störungen in diesem bedeutsamen Wirtschaftszweig des Autotransportgewerbes eine derartige Uebung einfach durchgezogen werden kann.

Nun die volkswirtschaftliche Seite: Die Einführung einer zusätzlichen Schwerverkehrsbesteuerung hätte zur Folge, dass eine Teuerung des Transportwesens ganz allgemein erfolgen würde, und zwar nicht nur für den Lastwagentransport, sondern ebenfalls für den öffentlichen Verkehr. Das ist, wie ich bereits gesagt habe, ja der Hintergedanke vieler Leute. Eine Verteuerung hat zur Folge, dass der Lebenskostenindex steigt, dass die Produktionskosten der Industrie steigen, und nächste Woche werden wir in diesem Saale hier erklären, dass man etwas tun müsse (Steuерleichterungen, oder ich weiß nicht was alles), um der Exportindustrie in der heutigen Zeit zu helfen. Gleichzeitig diskutieren wir hier diese Woche nur um zusätzliche Belastungen in der Grössenordnung von 1/3 Milliarde Franken. Das ist keine seriöse Politik.

Nun die politische Seite: Es ist bereits darauf hingewiesen worden, dass sich diese Schwerverkehrsbesteuerungsfrage im Rahmen der Gesamtverkehrskonzeption stellt. Sie wollen diese Sache nun vorziehen und separat bringen. Ich mache diejenigen, die damals noch nicht politisch tätig gewesen sind, darauf aufmerksam, dass früher schon wiederholt versucht worden ist, das private Transportgewerbe steuerlich und anderweitig zu belasten und an die Kandare zu nehmen, und zwar in grossen eidgenössischen Volksabstimmungen und Auseinandersetzungen. Jeder dieser Versuche ist gründlich gescheitert. Auch Sie werden es erleben: Wenn Sie jetzt diese Sache aus dem System der Gesamtverkehrskonzeption herausreissen, wird sich eine kompakte Opposition ergeben, die frontal gegen diesen Vorschlag antreten wird. Ich garantiere Ihnen, dass dann diese aus dem Rahmen gerissene Schwerverkehrsabgabe in der Volksabstimmung scheitern wird, genau wie die früheren Versuche, das private Transportgewerbe «dranzunehmen».

Die einzige Chance, welche jene haben, die glauben, man müsse den privaten Lastwagentransport zusätzlich belasten, liegt darin, dass versucht wird, dies ganz sorgfältig im Rahmen der GVK zu tun. Falls Sie das nicht glauben, dann stimmen Sie eben zu; dann werden Sie es schon erleben.

Ich möchte Ihnen empfehlen, dem Antrag des Herrn Eng – also der Minderheit – zuzustimmen und darauf zu verzichten, jetzt etwas zu unternehmen, um diesen Schwerverkehr aus der GVK herauszureißen.

M. Morel: Il me semble que tout le monde soit d'accord sur un point: il faudra, avant 1980, prendre des mesures afin de tenter de faire face à un flot de véhicules lourds qui viendront de l'étranger, lorsque le tunnel du Gothard sera ouvert; mais je ne vois pas comment on pourra endiguer ce flot de véhicules lourds sans taxer plus lourdement l'ensemble du trafic lourd. Il en va du respect des principes d'égalité de traitement et également de la règle de la réciprocité.

La conception globale suisse des transports nous est dépeinte comme une savante et fragile construction à laquelle il ne faut pas toucher, pour le moment en tout cas, si l'un ne veut pas courrir le risque de la voir s'écrouler; ce qui pourrait donner à penser que le jour où l'on osera y toucher, elle fera l'unanimité et sera acceptée de gaieté de cœur par tous les partenaires. Je crois qu'il s'agit là d'une illusion. Cette conception soulèvera des oppositions farouches, même de la part des organisations qui donnent à penser qu'elles la soutiennent aujourd'hui.

Il m'a été donné de participer, à la radio, à un débat contradictoire avec un des grands transporteurs de notre pays. Ce monsieur m'a dit que les organisations qui défendent les transporteurs s'opposeront farouchement, aujourd'hui ou demain, à l'introduction d'une taxe sur le transport lourd. Ils ont même annoncé qu'ils allaient prendre des mesures de rétorsion, qu'ils étaient en train de mettre au point un plan d'action. Il ne m'a précisé en quoi il consistera, mais en réalité il pourrait s'agir du blocage des routes, comme cela a été le cas en Autriche, ou d'une grève des transports pendant un certain temps. En tout cas, on l'a annoncé: des mesures sont en train d'être mises au point; nous devons donc nous attendre à une opposition farouche à cette imposition, aujourd'hui ou demain. Or, tout le monde doit reconnaître également que les transporteurs lourds ne paient pas les dégâts qu'ils occasionnent à notre réseau routier. La couverture de ces frais; pour ces véhicules lourds, oscille aujourd'hui entre 42 et 60 pour cent. Il est donc tout à fait normal, tout à fait équitable, que des mesures soient prises le plus rapidement possible pour qu'un certain équilibre soit rétabli dans les conditions de concurrence entre le rail et la route.

A M. Fischer qui vient de s'exprimer, je voudrais dire ceci: il ne faut tout de même pas exagérer. Il a été calculé, nous avons pu le lire dans le rapport qui nous a été soumis à ce propos, que les frais de transport entrent pour 5 pour cent dans le coût des marchandises transportées et que la distance moyenne sur laquelle ces marchandises sont transportées dans notre pays est de 20 kilomètres. Je ne pense pas, dès lors, qu'une augmentation de la taxation des véhicules lourds aurait de très graves répercussions sur le prix des marchandises dans notre pays. Je pense, par conséquent, qu'il est urgent, dans l'optique surtout du problème qui se posera à nous en 1980 et qu'il nous faut absolument résoudre, qu'il est nécessaire, normal, que nous acceptions aujourd'hui le principe de cette taxe sur les véhicules lourds.

M. Richter, rapporteur: Cet arrêté D est séparé des autres, je vous le répète. On a tendance à vouloir faire toujours un paquet global. Or, je rappelle que l'arrêté A est un arrêté pour soi, que l'arrêté B en est un autre, le C un troisième, le D un quatrième et que l'on peut fort bien, quelles que soient les décisions que vous preniez, les tra-

ter séparément, le cas échéant, les soumettre séparément à la votation populaire si l'on en arrive là.

Les arguments qui ont été développés à propos de la vignette, de l'arrêté C, peuvent être repris partiellement s'agissant de l'arrêté visant à l'introduction d'un impôt sur le trafic des poids lourds.

Je vous rappelle, cependant, que c'est par 15 voix contre 8, au vote d'ensemble, que votre commission a approuvé l'arrêté relatif à l'institution de cet impôt sur le trafic des poids lourds. C'est par 15 voix contre 2, également, que la motion de M. Welter est devenue motion de la commission. Cette motion tend à faire adopter par le peuple une disposition qui permette de créer la base constitutionnelle pour la levée de l'impôt.

La motion invite le Conseil fédéral à élaborer immédiatement un avant-projet de loi fédérale et à engager la procédure de consultation qui devrait être terminée à la fin de cette année. Le message et le projet de loi devraient être soumis à l'Assemblée fédérale d'ici la fin du mois de mars 1979, de manière que la procédure parlementaire trouve son terme dans le courant de l'année 1979.

On se rend compte, qu'en procédure, il y a une position diamétralement opposée à celle qui est défendue par les représentants de la commission de la conception globale suisse des transports. C'est d'ailleurs la raison pour laquelle M. Eng et ses collègues proposent de refuser d'aborder l'examen de cet arrêté fédéral ici, désireux qu'ils sont de le traiter dans le cadre de la réalisation de la conception globale des transports.

Objectifs et réticences vous sont connus. L'avis de la minorité a été largement développé ici. Nous n'y revenons pas. Pour le reste, nous vous rendons attentifs, une fois de plus, au contenu du rapport du 9 août 1978 du Département fédéral des transports et communications et de l'énergie. Ce rapport vous apporte des éléments d'appréciation complémentaires. Je crois qu'il est bon de rappeler aussi les conclusions de ce rapport, à savoir: «Les déficits des pouvoirs publics grèvent lourdement les finances publiques. S'il y a une possibilité d'améliorer la situation, elle se trouve dans la conception générale suisse des transports. Les grands efforts faits en matière de science, de création et de finance devraient être mis à profit surtout en période d'urgence, ce qui est malheureusement devenu la caractéristique des assainissements des finances fédérales, même si la hâte nous incite à choisir ce qui est évident, les solutions trouvées très rapidement ne sont pas toujours un signe de qualité.»

C'est cette considération qui, déjà en commission, a motivé l'attitude du représentant du Conseil fédéral, qui nous a invités à ne pas souscrire à cet arrêté. Je présume que le chef du Département des finances s'exprimera encore tout à l'heure à ce sujet.

L'arrêté a été approuvé par votre commission par 15 voix contre 8 et la motion de M. Welter par 15 voix contre 2 et de nombreuses abstentions.

Eisenring, Berichterstatter: Bekanntlich liegt auch zu dieser Vorlage keine Botschaft vor, ebensowenig ein Bericht der Kommission. Zur Interpretation sind Sie deshalb auf die Ausführungen der verschiedenen Fraktionssprecher und der übrigen Redner angewiesen. Sodann liegt Ihnen allen als Unterlage der Verwaltung ein Papier vor, das Ihnen mit den sogenannten Fakten zugestellt worden ist. Ich kann es mir ersparen, auf jene Ausführungen zurückzukommen.

Eines ist dazu zu bemerken: Warum ist es eigentlich zu diesem Schwerverkehrsproblem gekommen? Warum haben sich überhaupt Konkurrenzverzerrungen zwischen Schiene und Bahn ergeben? Ein Grund liegt wohl darin, dass sich die Bahnen vor Jahrzehnten in der Vorstellung einer vernünftigen Verkehrsteilung mit der Strasse entschlossen haben, ihrerseits nicht auf die Strasse zu gehen. Dadurch verblieb den Bahnen die Grobverteilung, dem Automobilverkehr die Feinverteilung. Die Entwicklung der Technik führte später dazu, dass die Automobile auch

einen Teil der Grobverteilung übernehmen konnten. Hier scheint mir ein wesentlicher Grund zu liegen, warum wir heute vor völlig unbefriedigenden Verhältnissen stehen. Dass heute die Kosten des Lastwagenverkehrs jeder Grösse untergedeckt sind, ist unbestritten. Ob die Zahlen dann mehr oder weniger rot sind, bleibe dahingestellt; die Unterdeckung ist unbestritten. Das Problem der ausländischen Lastwagen, die nicht in die schweizerische Feinverteilung einzuordnen sind, sondern in die Grobverteilung im internationalen Verkehr, ist besonders gewichtig vorhanden. Die gelegentlich angeführte Gewichtsbeschränkung gegenüber den in der EG zugelassenen Lasten- bzw. Automobilgrössen kann das Problem nicht lösen, höchstens etwas herabmindern.

Nun strebt die Vorlage an, dass auf dem gesamten Lastwagenverkehr eine Schwerverkehrssteuer erhoben werde. Das ist unerlässlich, weil sonst die Gefahr besteht – das zeigt die ausländische Entwicklung –, dass die schweren Laster einfach auf das übrige Strassennetz (die Hauptstrassen oder gar die Nebenstrassen) ausweichen. Ich verweise auf die französischen gebührenpflichtigen Nationalstrassen, die praktisch leer sind, während die Nebenstrassen von den grossen Transportern überlastet werden. Das Konzept des Bundesbeschlusses scheint demnach richtig zu sein.

Es wird allerdings offen gelassen – darüber ist hier bisher nichts gesagt worden –, wie allenfalls die Verteilung der Mittel vorgenommen werden müsste. Wenn wir vom Konzept der Bundesfinanzordnung ausgehen und unterstellen, dass wir die Bundesfinanzen sanieren sollten – was wir ja nicht tun! –, müssten diese Mittel bedingungslos in die Bundeskasse fliessen. Stellen Sie sich das aber einmal vor angesichts der Tatsache, dass auf jeden Fall das Haupt- und Nebenstrassennetz in bezug auf den Bau und Unterhalt den Kantonen zufällt und dass in bezug auf die Nationalstrassen nur in Sonderfällen – mindestens vorerst – seitens des Bundes Unterhaltsbeiträge erwirkt werden können. Wegen des Finanzlochs und gemäss Konzept der Mehrheit der Finanzkommission und in der allgemeinen politischen Linie beurteilt, bleibt Ihnen allen Erkenntnissen zum Trotz allerdings nichts anderes übrig, als zu sagen: Im Grunde genommen müsste man die eingehenden Mittel voll dem Bund zur Verfügung halten!

Genau wie bei der Vignette besteht auch hier das Problem gegenüber der Gesamtverkehrskonzeption. Auch hier stellt sich die Frage: Kann die Schwerverkehrssteuer vorgezogen werden, ja oder nein? Ist es politisch möglich, das Gesamtverkehrskonzept in der Viererpackung durchzubringen, oder werden wir auch hier schliesslich zu einzelnen Vorlagen gelangen? Die Finanzkommission – in ihrem Bestreben, das «Finanzloch» zu verkleinern – ist in ihrer Mehrheit der Meinung, die Schwerverkehrssteuer könne vorgezogen werden. Der Bericht der Gesamtverkehrskommission liefert in sachlicher Richtung alle Gründe, die für diese Belastung sprechen. Aber in der zeitlichen Bewertung gehen die Meinungen zwischen GVK und Kommissionsminderheit einerseits und Kommissionsmehrheit andererseits auseinander.

Nun hat Herr Welter begründeterweise und mit Nachdruck auf das Gotthardproblem hingewiesen. Wir haben schon gestern die Motion Andermatt erwähnt, die demnächst in diesem Rat zur Diskussion stehen wird. Aus der Ueberlegung des Herrn Welter heraus – nämlich in bezug auf die Dringlichkeit, da der Gotthardtunnel 1980 oder spätestens 1981 dem Verkehr wird übergeben werden können – folgt diese Motion. Am Gotthard muss auch nach der Konzeption des Ständerates auf jeden Fall rechtzeitig etwas geschehen, und zwar bevor eine Dauerlösung des Verkehrsproblems überhaupt verwirklicht werden kann. Die Motion Andermatt im Ständerat unterstützt das Ziel der Kommissionsmehrheit indirekt, nämlich das Konzept einer Verfassungsordnung für den Schwerverkehr im heutigen Moment. Das sind denn auch die Ueberlegungen, die die Mehrheit der Kommission dazu geführt haben, allen Einwendungen zum Trotz und damit in Ablehnung der Auffas-

sung der Minderheit, Ihnen die Schwerverkehrsabgabe bereits heute als Verfassungsvorlage zu unterbreiten. Es geht somit um einen Grundsatzentscheid. Und damit im Zusammenhang steht dann die Motion, die in der Kommission mit 15 zu 2 Stimmen gutgeheissen worden ist, dies bei einigen Enthaltungen. Die Vorlage Schwerverkehrssteuer als Verfassungsergänzung wurde in der Kommission mit 15 zu 8 Stimmen gutgeheissen.

Ich beantrage Ihnen angesichts der Dringlichkeit dieser Vorlage, Ihre Zustimmung zu erteilen.

M. Chevallaz, conseiller fédéral: Je vous ai déjà exposé par deux fois les raisons – inhérentes aux méthodes de travail et de consultation et au respect, sinon de la lettre, du moins de l'esprit, de la constitution – qui ont conduit le Conseil fédéral à vous demander de rejeter les articles constitutionnels instituant une vignette pour l'utilisation des autoroutes et un impôt sur le trafic des poids lourds. Je ne veux pas vous les exposer une troisième fois. Je prends, en revanche, le ferme engagement au nom du Conseil fédéral que celui-ci étudiera avec diligence et attention les problèmes posés par les propositions de votre commission et qu'il vous soumettra un projet, cela dans le cadre de la réalisation de la conception globale des transports.

Bundesbeschluss über die Einführung einer Schwerverkehrssteuer

Arrêté fédéral relatif à l'institution d'un impôt sur le trafic des poids lourds

Abstimmung – Vote

Für Eintreten	104 Stimmen
Dagegen	52 Stimmen

Detailberatung – Discussion par articles

(Beschlussentwurf der Kommission
siehe Seite 1247 hiervor)

(Projet d'arrêté de la commission
voir page 1247 ci-devant)

Titel und Ingress, Ziff. I Ingress, Art. 37 Abs. 3

Titre et préambule, ch. I préambule, art. 37 al. 3

Angenommen – Adopté

Art. 41bis Abs. 1 Bst. e (neu)

Antrag Bächtold-Bern

e. eine Schwerverkehrssteuer für den Bau, Betrieb und Unterhalt des Strassennetzes.

Art. 41bis al. 1 let. e (nouvelle)

Proposition Bächtold-Berne

e. Un impôt sur le trafic des poids lourds dont le produit sera affecté à la construction, à l'exploitation et à l'entretien du réseau routier.

Bächtold-Bern: Nach den gestrigen Voten habe ich einige Hemmungen, über eine Strassenverkehrsabgabe zu sprechen. Ich muss aber doch meinen Antrag kurz begründen. Es geht eigentlich um die Frage: Soll, wenn eine Schwerverkehrssteuer eingeführt wird, diese einfach in die Bundeskasse fließen, oder soll sie zweckgebunden sein? Zunächst ein paar Worte über die Berechtigung einer besonderen Schwerverkehrssteuer. Es geht ja nicht einfach – in diesem Fall – um eine neue Geldquelle, sondern – wie ich noch zeigen werde – um die Beseitigung einer Ungerechtigkeit in der Belastung der verschiedenen Verkehrsteilnehmer. Bekanntlich deckt der Schwerverkehr nach der Kategorienrechnung kaum 50 Prozent der von ihm verursachten Strassenkosten. Er bringt aber dazu noch weitere, kaum quantifizierbare Kosten, die er auch nicht deckt.

Denken wir nur an die besonderen Umweltbelastungen durch Abgase, Lärm, Wasserverschmutzung, an die Behinderung des übrigen Verkehrs und anderes mehr. Während nun aber die Nationalstrassen durch den Benzinzzoll restlos bezahlt werden – Kollege Hürlimann hat gestern schon auf diesen Umstand hingewiesen – und der Bund hiefür keine weiteren Abgaben erheben darf, werden Kantone und Gemeinden durch den Schwerverkehr, d. h. durch die Verteuerung des Strassenbaus und -unterhaltes besonders belastet. Nicht nur müssen die Kunstdämmen und der Strassenkörper stärker dimensioniert werden für den Schwerverkehr, auch die Abnutzung und Zerstörung des Strassenbelages wird durch den Schwerverkehr unverhältnismässig gesteigert.

Was die Abnutzung anbelangt, so haben umfangreiche Versuche in den Vereinigten Staaten, unter dem Namen ASHO-Test bekannt, ergeben, dass die Abnutzung und Zerstörung der Strassenoberfläche mit den Achslasten überproportional zunimmt, und zwar in der zweiten bis vierten Potenz, d. h. wenn eine Achslast von einer Tonne eines Personenwagens eine gewisse Abnutzung verursacht, dann ist diese Abnutzung für eine Belastung durch eine Sechs-Tonnen-Achslast (wie bei einem normalen Lastwagen) 36- bis 1000mal grösser. Das haben diese Versuche gezeigt. Die bisher zu geringe Besteuerung des Schwerverkehrs stellt daher eine krasse Ungerechtigkeit dar, die so schnell als möglich beseitigt werden sollte. Man könnte nun einwenden, wie bei der Vignette, man solle mit dieser Verbesserung der Belastung der Strassenverkehrsteilnehmer warten, bis die Vorschläge der GVK verwirklicht werden. Aber, wie wir schon gehört haben, kann das noch ziemlich lange dauern. Am liebsten sähe ich, wenn schon eine Schwerverkehrssteuer eingeführt wird, dass sie zugunsten der gesamten Verkehrsstruktur erhoben würde. Die Neuregelung des Verhältnisses Schiene/Strasse dürfte jedoch besser im Rahmen der Realisierung des GVK-Berichts erfolgen. In dieser Richtung zielt ja auch eine Motion unseres Kollegen Schär über die Frage der Zweckgebundenheit der Strassenabgaben. Eine Zweckbestimmung im Falle des Schwerverkehrs würde auch dem Verursacherprinzip zugunsten des Geschädigten entsprechen. Trotz der Zweckbestimmung könnten die Mittel der Bundeskasse zugute kommen, weil ja der Bund bereits die Hauptstrassen subventioniert und mehr und mehr auch die Kantone beim Unterhalt der Nationalstrassen unterstützen muss.

Wenn Sie meine Überlegungen als richtig erachten, bitte ich Sie um Annahme meines Antrages.

M. Richter, rapporteur: La proposition de M. Bächtold vise à fixer dans la constitution l'affectation du produit de l'impôt dont notre assemblée semble désirer l'introduction: son produit doit, selon M. Bächtold, être affecté à la construction, à l'exploitation et à l'entretien du réseau routier. Il ne s'agit donc pas d'une mesure tendant à assainir les finances fédérales puisque d'emblée, il serait décidé que la manne reçue serait redistribuée.

En fait, M. Bächtold apporte, peut-être involontairement, un argument supplémentaire à l'appui des thèses développées tout à l'heure ici même par M. Aloys Hürlimann, qui a bien mis en évidence le fait que l'ensemble de ces questions méritaient d'être examinées dans le cadre de la réalisation de la conception globale des transports. Par sa demande et sa proposition, M. Bächtold appuie en fait la thèse de la minorité de la commission.

Nous pensons qu'étant donné l'esprit dans lequel votre commission a présenté sa proposition, la disposition constitutionnelle doit être formulée en termes très généraux et, par conséquent, l'affectation du produit de l'impôt ne doit pas être définie dans le cadre de cet arrêté. Je vous demande dès lors, au nom de la commission, de rejeter la proposition de M. Bächtold.

Eisenring, Berichterstatter: Der Antrag Bächtold geht ganz eindeutig dahin, wo wir das Problem bereits hingestellt

haben: Sollen die Mittel aus der Schwerverkehrsabgabe dem Bunde zukommen, oder sollen sie dem Bau, Betrieb und Unterhalt der Strassen, d. h. vornehmlich den Kantonen und Gemeinden, zugewendet werden? In der Kommission haben wir diese Vorlage beraten unter dem Titel «Beschaffung zusätzlicher Mittel für den Bundeshaushalt». Der Antrag Bächtold läuft nun gewissermassen darauf hinaus, eine Bundeskompetenzordnung zur indirekten Mittelbeschaffung zugunsten der Kantone und der Gemeinden auszuarbeiten, unter Einschaltung gewisser Entlastungen, die beim Bund allenfalls bezüglich der bisherigen Beiträge an den Nationalstrassenunterhalt möglich wären. Der Fehlbetrag in der Bundeskasse würde natürlich bei einer Annahme des Antrages Bächtold nicht geringer; er würde vielmehr gleich gross bleiben, weil wir zweckbestimmte Mittel für andere öffentliche Hände beschliessen würden. Ich glaube, dass die Frage, die Herr Bächtold aufwirft, jedenfalls nicht jetzt geregelt werden kann und muss, sondern dass der Entscheid darüber der Ausführungsgesetzgebung überlassen bleiben kann. Die Kantone werden sich ohnehin melden und das Begehrn stellen, dass sie mindestens in den Genuss eines Teils dieser Abgabe gelangen.

Aus dem Konzept heraus, das in den Kommissionsberatungen erarbeitet worden ist, muss ich Ihnen beliebt machen, den Antrag Bächtold-Bern abzulehnen.

M. Chevallaz, conseiller fédéral: La proposition que vient de présenter M. Bächtold confirme ce que nous avons dit, à savoir que la proposition générale procède de l'improvisation constitutionnelle et que son adoption provoquerait la confusion.

Je crois qu'avant de décider du principe du prélèvement d'une redevance sur le trafic des poids lourds, il convient d'avoir une idée claire de son affectation. Est-elle destinée à assainir les finances fédérales, ce qui me serait certainement très utile? Est-elle au contraire destinée à équilibrer le compte routier fédéral, qui est déjà largement équilibré? Ou faut-il distribuer le produit de cette redevance aux cantons dont le compte routier est déficitaire, mais dont les finances sont par ailleurs équilibrées? La diversité des affectations possibles du produit d'un tel impôt montre que nombreux sont les problèmes qu'il soulève et que ceux-ci doivent être étudiés de manière quelque peu sérieuse avant qu'on institue des dispositions constitutionnelles de caractère général. Cela démontre aussi qu'il convient de ne pas soumettre cette proposition au peuple avant qu'aient été étudiés les problèmes posés par la conception générale des transports.

Pour des raisons de principe et pour sauvegarder l'intérêt des finances fédérales si la proposition de taxe devait avoir un succès devant le Conseil des Etats, puis devant le peuple, je vous invite à repousser la proposition de M. Bächtold, tout au moins provisoirement.

Abstimmung – Vote

Für den Antrag der Kommission	122 Stimmen
Für den Antrag Bächtold	12 Stimmen

Ziff. II – Ch. II

Angenommen – Adopté

Vizepräsident Generali: Die Gesamtabstimmung über den Bundesbeschluss D über die Einführung einer Schwerverkehrssteuer werden wir vornehmen, nachdem die Gesamtabstimmungen über die Beschlüsse A, B und C erfolgt sind.

Wir kehren zurück zum Bundesbeschluss A.

A

Bundesbeschluss über die Neuordnung der Umsatzsteuer und der direkten Bundessteuer

Arrêté fédéral réformant le régime de l'impôt sur le chiffre d'affaires et de l'impôt fédéral direct

Anträge Letsch

- I. Assetzen der Gesamtabstimmung im Nationalrat.
- II. Rückweisung der Vorlage (Entwurf A) an den Bundesrat mit dem Auftrag, als erste Phase der Bestrebungen zur Bundesfinanzreform,
 1. dem Parlament sofort Beschlussentwürfe zu unterbreiten, wonach
 - a. die Warenumsatzsteuer durch eine Mehrwertsteuer zu einem Höchstsatz von 7 Prozent abgelöst, und
 - b. die kalte Progression bei der direkten Bundessteuer für natürliche Personen durch einen degressiven Staffelrabatt korrigiert wird;
 2. den Finanzplan für die Jahre 1979–1981 zu überarbeiten mit dem Ziel, den Ausgabenplafond, unter Berücksichtigung der mutmasslichen Teuerung, auf dem 1978 erreichten Stand zu stabilisieren, jedoch unter Ausklammerung allfälliger besonderer Investitions- und Beschaffungsprogramme.

Propositions Letsch

- I. Surseoir au vote sur l'ensemble au Conseil national.
- II. Renvoyer le projet A (arrêté) au Conseil fédéral en l'invitant, en guise de première amorce d'une réforme des finances fédérales:
 1. A soumettre sans délai au Parlement des projets d'arrêts en vertu desquels
 - a. L'impôt sur le chiffre d'affaires est remplacé par une taxe sur la valeur ajoutée de 7 pour cent au plus, et
 - b. Les effets de la progression à froid de l'impôt fédéral direct pour les personnes physiques sont corrigés par un rabais dégressif.
 2. A revoir le plan financier des années 1979 à 1981 de manière à maintenir le plafond des dépenses au niveau de 1978, compte tenu du renchérissement prévisible, mais abstraction faite des éventuels programmes spéciaux d'investissements et de relance.

M. Richter, rapporteur: Je crois qu'il est temps maintenant, à l'issue de ces délibérations en plenum, de vous citer quelques chiffres. Nous remettons simplement à jour le tableau qui vous a été distribué en son temps, le 12 septembre, en vous donnant le résultat des totaux auxquels nous aboutissons aujourd'hui s'agissant des recettes ou charges nouvelles. Nous aurons ainsi un nouveau tableau des effets des décisions résultant de vos délibérations.

En ce qui concerne les recettes et la TVA – je précise qu'il s'agit de chiffres supputés pour 1980 et 1981 et non de chiffres exacts au centime près, mais c'est déjà une estimation qui entre dans une fourchette d'appréciation valable – en ce qui concerne donc la TVA, alors que le Conseil fédéral envisageait pour 1980, selon ses propositions, des recettes de l'ordre de 1125 millions, que le Conseil des Etats, par ses corrections, arrivait lui à un chiffre de 1135 millions; par vos décisions vous abaissez le montant de ces recettes supputées à 567 millions, soit à peu près la moitié. Pour 1981, 1600 millions prévus par le Conseil fédéral, 1615 millions prévus par le Conseil des Etats, 801 millions selon vous.

S'agissant de l'impôt fédéral direct, la proposition du Conseil fédéral, pour les années 1980 et 1981, pré suppose une diminution de ressources de 305 millions; le Conseil des Etats, plus généreux, a porté cette diminution à 340 millions; par vos décisions, plus généreuses encore, on atteint le chiffre de 400 millions de recettes en moins.

S'agissant des personnes physiques, au tarif, diminution de recettes de 95 millions selon les propositions du Conseil fédéral, de 105 millions selon les décisions du Conseil des Etats, de 40 millions selon vos décisions.

Avec les déductions sociales, nous atteignons un chiffre plus important. Nous avions 215 millions de diminution de recettes selon les propositions du Conseil fédéral. Le Conseil des Etats a fait passer à moins 240 millions l'importance des déductions sociales. Vous-mêmes, par les décisions que vous avez prises, proposez d'amener ces déductions sociales à moins 365 millions.

S'agissant des personnes morales, le tarif à trois paliers ayant été retenu, cela n'entraîne aucun changement. On peut supposer un revenu supplémentaire de dix millions, compensé toutefois par une perte de cinq millions sur l'impôt sur le capital. Ainsi, pour les personnes morales, nous aurions en définitive une recette supplémentaire de 5 millions.

Globalement, les diminutions des recettes sur les parts cantonales seraient portées selon vos propositions à moins 120 millions, alors qu'elles étaient prévues à moins 92 millions selon les propositions du Conseil fédéral, moins 102 millions selon le Conseil des Etats. Globalement donc, recettes et dépenses supputées nous amènent, pour la Confédération, au résultat suivant: selon les propositions du Conseil fédéral nous aurions pour 1980 respectivement 1981, une amélioration nette de 802 et 1277 millions; selon les propositions du Conseil des Etats, 788 et 1268 millions de francs de recettes supplémentaires – on est donc très proche des propositions du Conseil fédéral; par vos décisions, vous ramenez les propositions pour 1980 à 287 millions et pour 1981 à 521 millions de recettes supplémentaires.

Eisenring, Berichterstatter: Die Steuerverwaltung hat inzwischen die Endergebnisse, wie sie aus unseren Beratungen resultieren, berechnet und eine Darstellung der Ergebnisse laut Antrag Bundesrat, laut Beschluss des Ständerates und laut Beschluss des Nationalrates erstellt. Es ergibt sich hieraus, dass bei den Einnahmen bezüglich der Mehrwertsteuer der Bundesrat für 1980 bzw. 1981 mit Mehreinnahmen von 1,125 bzw. 1,6 Milliarden rechnete. Der Ständerat hatte diese Einnahmen etwas verbessert auf 1,13 bzw. 1,615 Milliarden. Durch die Senkung des Wehrsteuersatzes von 8 auf 7 Prozent im Rahmen der Uebergangsordnung bzw. von 5 auf 4 Prozent bzw. von 2,5 auf 2 Prozent gehen laut Beschluss des Nationalrates die zusätzlichen Einnahmen aus der Mehrwertsteuer gegenüber der Warenumsatzsteuer auf 567 Millionen Franken zurück. Für 1981 ergeben sich 801 Millionen Franken.

Bei der direkten Bundessteuer rechnete der Bundesrat 1980/81 mit Ausfällen von je 305 Millionen Franken pro Jahr gegenüber bisher. Der Ständerat erhöhte diese Ausfälle auf je 340 Millionen Franken für 1980/81. Unsere Beschlüsse führen zu einem Ausfall von je 400 Millionen Franken für beide Jahre.

Bei den natürlichen Personen rechnete der Bundesrat mit seinen Anträgen für 1980/81 mit Ausfällen von je 95 Millionen, der Ständerat mit Ausfällen von je 105 Millionen pro Jahr. Unsere Beschlussfassung ergibt Ausfälle von 40 Millionen.

Die wesentlichen Differenzen ergeben sich aus den Modifikationen bei den Sozialabzügen. Der Bundesrat rechnete bei seinen Anträgen mit Ausfällen von je 215 Millionen für 1980/81. Der Ständerat kam auf Ausfälle von 240 Millionen Franken für beide Jahre. Unsere Beschlüsse ergeben für beide Jahre einen Ausfall von je 365 Millionen Franken.

Bei den juristischen Personen ergeben sich keine wesentlichen Veränderungen.

Bei den Ausgaben des Bundes ergibt sich eine Veränderung, die ins Gewicht fällt – von Kleinigkeiten kann man abssehen – bei den Kantonsanteilen. Der Bundesrat errechnete bei den Kantonsanteilen einen Rückgang von 92 Millionen, der Ständerat einen solchen von 102 Millionen; unsere Beschlüsse ergeben Minderausgaben des Bundes

von 120 Millionen Franken infolge der erfolgten Kürzung der Kantonsanteile auf 30 Prozent.

Wenn man die Einnahmenverbesserungen und die Ausgabenverschlechterungen miteinbezieht, so ergibt sich folgende Gesamtrechnung: Der Bundesrat rechnete für 1980 mit einer Verbesserung um 802 Millionen und für 1981 von 1,277 Milliarden. Bereits der Ständerat verminderte diese Einnahmenverbesserungen für 1980 auf 788 Millionen und für 1981 auf 1,268 Milliarden. Die Beschlüsse des Nationalrates ergeben für den Bund noch eine Verbesserung für 1980 von 287 Millionen Franken, für 1981 von 521 Millionen Franken. Wollte man einen Vergleich anstellen, so ergäbe dies eine Verbesserung der Bundeseinnahmen pro Nationalrat noch um 1,4 Millionen für 1980 oder um 2,6 Millionen für 1981! Das wäre das «Ergebnis» unserer Finanzreform!

Vizepräsident Generali: Herr Letsch hat am 25. September einen Antrag gestellt auf Aussetzung der Gesamtabstimmung im Nationalrat bzw. auf Rückweisung der Vorlage (Entwurf A).

Herr Letsch hat das Wort zur Begründung seines Antrages.

Letsch: In der Eintretensdebatte habe ich skizziert, warum und wie die Bundesfinanzreform in zwei Etappen durchgeführt werden sollte, indem Dringendes vorweggenommen und weniger Dringendes vorläufig zurückgestellt würde. Konzept und Begründung gelten heute noch. Ich verweise ausdrücklich darauf und verzichte auf Wiederholungen.

Inzwischen hat die Detailberatung bestätigt, dass wir weit davon entfernt sind, eine für die Volksabstimmung – Volksabstimmung mit Ständemehr übrigens – tragende Lösung zu finden. Es bestehen Differenzen im Uebermass, Differenzen in diesem Rat und Differenzen zum Ständerat. Wenn innert der vorgesehenen Frist überhaupt noch etwas Erfolg verspricht, so ist es meines Erachtens ein Minimalprogramm. Uns vorläufig darauf zu konzentrieren und am politischen Wunschzettel Abstriche vorzunehmen, ist der Sinn des Rückweisungsantrages. Vordringlich sind und bleiben erstens der Systemwechsel zur Mehrwertsteuer mit einem Satz von 7 Prozent, zweitens die Milderung der kalten Progression gemäss Verfassungsauftrag, und zwar durch einen degressiven Staffelrabatt, aber ohne strukturelle Änderungen bei der direkten Bundessteuer, und drittens die Stabilisierung des Ausgabenplafonds, unter Ausklammerung allfälliger besonderer Arbeitsbeschaffungsprojekte. Diese wichtige Voraussetzung jeder steuerlichen Mehrbelastung wurde leider bisher diskret übergangen, obwohl sie zur Vermeidung übermässiger Defizite nötiger wäre denn je.

Die Konzentration auf ein solches Minimalprogramm dürfte weitherum als volkswirtschaftlich vernünftige, sozial ausgewogene und finanzpolitisch taugliche erste Etappe der Bestrebungen zur Sanierung der Bundesfinanzen beurteilt werden. Es ist nach dem Ausscheren der Sozialdemokraten nicht etwa weniger aktuell geworden, im Gegenteil: Wenn wir den Streit um die Struktur der direkten Bundessteuer vorläufig vergessen, uns auf die Milderung der kalten Progression beschränken und uns im übrigen auf die Notwendigkeit der Ausgabenstabilisierung besinnen würden, so wäre ein Schulterschluss – jedenfalls der nichtsozialdemokratischen Kreise – möglich und der Erfolg nicht ausgeschlossen. Sollte der Rückweisungsantrag abgelehnt werden, trete ich im heutigen Zeitpunkt nicht etwa für Gefechtsabbruch ein. Vielmehr kann vielleicht auch die Weiterbearbeitung der aus unsrern Beratungen hervorgegangenen Vorlage durch den Ständerat bzw. das Differenzbereinigungsverfahren noch eine gewisse Chance für Verbesserungen im Sinne der ursprünglichen ständerälichen Beschlüsse bieten. Besser allerdings wäre es, immer vorausgesetzt, es sei uns mit einer Lösung noch im Jahre 1979 überhaupt ernst, heute klar zum skizzierten Minimalprogramm zu stehen.

Ich bitte Sie deshalb um Unterstützung des Rückweisungsantrages.

M. Butty: Au nom du groupe démocrate-chrétien, je dirai quelques mots sur la proposition de M. Letsch, ainsi que j'ai déjà eu l'occasion de le faire en séance de commission. Puis, avant le vote final et au nom de mon groupe, je ferai une déclaration d'ensemble sur les débats que nous venons de suivre.

A mon avis, la proposition de M. Letsch n'aurait eu un sens que dans la mesure où l'ensemble des propositions qui nous sont soumises auraient été repoussées. En ce moment, c'est une manière camouflée de venir proposer un renvoi complet. En l'occurrence, ce dernier aboutirait effectivement à ce que la Confédération n'ait plus les moyens d'intervenir; or nous ne pouvons admettre cela, car ce n'est pas une politique responsable.

En effet, il ne suffit pas de dire qu'il faut 7 pour cent de TVA et ensuite qu'il faut revoir le plan financier. En réalité, que veut-on? Encore des économies? Certes, mais il faut avoir alors le courage de dire où celles-ci doivent être faites! Permettre à cet Etat d'agir, telle est la responsabilité que je souhaite trouver aussi bien à droite qu'à gauche. C'est pour ces raisons que, pour notre part, nous voterons au centre et utile; nous nous opposerons à la proposition de M. Letsch.

Schmid-St. Gallen: Sie haben jetzt drei Möglichkeiten: Sie können dem Rückweisungsantrag Letsch zustimmen, Sie können, wenn Sie diesen Antrag ablehnen, dem Ergebnis der Beratungen unseres Rates zustimmen, oder – drittens – Sie können mit der sozialdemokratischen Fraktion Nein stimmen. Warum die sozialdemokratische Fraktion diese Vorlage ablehnt, wird Ihnen anschliessend der Vizepräsident unserer Fraktion, Herr Bratschi, darlegen. Ich möchte Ihnen sagen, warum Sie auf keinen Fall dem Antrag Letsch zustimmen sollten.

Herr Letsch hat vorhin den Systemwechsel mit einem Höchstsatz von 7 Prozent Mehrwertsteuer in den Vordergrund gestellt. Ich bestreite nicht, dass der Systemwechsel hauptsächlich für die Exportwirtschaft gewisse Vorteile bringt. Diese Vorteile werden aber derzeit masslos übertrieben. Der Unterschied zwischen der Mehrwertsteuer und der Warenumsatzsteuer für die Exportwirtschaft besteht darin, dass die Warenumsatzsteuer die Exportgüter mit der sogenannten «taxe occulte» belastet. Wie hoch ist diese «taxe occulte»? Ich verweise auf den Bericht der «Fachkommission Mehrwertsteuer» aus dem Jahre 1974, den Sie kennen. Dort wird auf Seite 7 festgestellt, dass die durchschnittliche Belastung der Güter ganze 1,1 Prozent des Verkaufspreises beträgt. Diese Zusatzbelastung steht in keinem Verhältnis zu den Schwierigkeiten, welche die Exportwirtschaft derzeit hat, bedingt durch die Veränderung der Währungsparitäten. Ich verweise auch darauf, dass ein Teil der heutigen Hauptbefürworter des Systemwechsels entschiedene Gegner der Vorlage vom 12. Juni 1977 waren, die diesen Systemwechsel gebracht hätten. Herr Letsch selbst liess damals durchblicken, dass er einer allerdings geringen Erhöhung der Warenumsatzsteuer den Vorzug geben würde, dies obwohl die Wirtschaftsaussichten schon damals alles andere als rosig waren.

Zur beantragten Ueberarbeitung des Finanzplanes gemäss Antrag Letsch: Herr Letsch will den Ausgabenplafond unter Berücksichtigung der mutmasslichen Teuerung auf dem Stand von 1978 stabilisieren, allerdings unter Ausklammerung besonderer Investitions- und Beschaffungsprogramme. Es liegt mir sehr daran, dass jeder und jede in diesem Saal weiß, was das bedeutet. Ich möchte das anhand vier wichtiger Aufgabenbereiche erläutern. Ich stütze mich dazu auf den Ihnen bekannten Bericht des Bundesrates zum Finanzplan vom 15. März 1978. Die Ausgabenplafonierung gemäss Antrag Letsch würde bedeuten:

1. Die Exportrisikogarantie könnte ihre Aufgaben nicht mehr in dem heute und in den nächsten Monaten und Jah-

ren notwendigem Umfange erfüllen. Sie wissen, dass schon in den nächsten Monaten die für die Exportrisikogarantie zu bezahlenden Gebühren nicht mehr ausreichen, um die Exportrisikoverluste zu decken, so dass allgemeine Bundesmittel beansprucht werden müssen. Das würde gemäss Antrag Letsch verunmöglicht.

2. Es würde unmöglich, die Bundesleistungen im Zeitraum 1979 bis 1981 an die AHV von 11 auf 13 Prozent anzuheben, obwohl das Schweizer Volk Ende Februar in der Abstimmung über die 9. AHV-Revision das eindeutig gewollt hat. Wir würden uns also über den eindeutigen Willen unseres Volkes hinwegsetzen.

3. Es würde unmöglich, die vorgesehene Ausrichtung von Flächenbeiträgen an die Berglandwirtschaft vorzunehmen; dies obwohl allgemein anerkannt wird, dass aus sozialpolitischen und regionalwirtschaftlichen Gründen die Berglandwirtschaft ihr Einkommen anheben können sollte.

4. Es würde unmöglich, mehr Mittel für den Ausbau unserer Beziehungen zum Ausland einzusetzen – Stichwort: Entwicklungszusammenarbeit –, obwohl auch diese Aufgabe für unser Land lebenswichtig ist.

Der Bund könnte zwar alle diese Aufgaben erfüllen, wenn er die Ausgaben durch entsprechende reale Ausgabenkürzungen auf anderen Gebieten kompensieren würde. Wir lehnen aber solche Kürzungen mit Entschiedenheit ab. Die Aufrechterhaltung dieser Ausgaben ist sozialpolitisch und konjunkturpolitisch notwendig, und hier muss ich nun auch einmal mit einem Märchen aufräumen, das schon seit Jahren in diesem Saale hartnäckig vertreten wird, nämlich mit dem Märchen, dass nur Investitionsausgaben, nicht aber Konsumausgaben beschäftigungspolitisch erwünscht seien. Ich stelle fest: Jede Ausgabe des Staates wirkt dann konjunkturbelebend, wenn sie vom Staat selbst oder – im Falle von Subventionen und Sozialleistungen – vom Empfänger zum Kauf von Gütern und Dienstleistungen verwendet wird. Der Antrag Letsch gefährdet also auch Arbeitsplätze, die dann wieder mit besonderen Arbeitsbeschaffungsprogrammen mühsam gesichert werden müssten. Unser Nein zur Vorlage beinhaltet im Gegensatz zum Antrag Letsch die Beibehaltung des Ausgabenplafonds gemäss Finanzplan vom 15. März 1978. Wir nehmen, um Arbeitsplätze zu sichern, eine vorübergehende weitere Verschuldung in Kauf. Wir beantragen Ihnen daher, diesen gefährlichen Antrag Letsch abzulehnen.

M. Thévoz: Au terme de ce long débat sur la réforme des finances fédérales, il est possible de déterminer, en connaissance de cause, l'attitude qu'il convient d'adopter à l'égard de la proposition de M. Letsch demandant le renvoi du projet au Conseil fédéral.

Le groupe libéral et évangélique constate tout d'abord que les travaux de notre conseil ont permis de mettre en lumière les aspects les plus divers de ce projet controversé. Nous pensons dès lors qu'un renvoi au Conseil fédéral n'aurait pas pour résultat d'apporter des éléments vraiment nouveaux, susceptibles de lui assurer un plus large appui parlementaire. Il est d'autre part prématûr d'apporter une appréciation définitive sur ce projet, aussi longtemps que des divergences existent entre les deux conseils n'auront pas été éliminées. Notre groupe votera dès lors contre la proposition de M. Letsch.

Nous persistons à penser que l'état préoccupant des finances fédérales nécessite l'adoption, dans les meilleurs délais, de mesures propres à redresser la situation. Rien de valable ne pourra être fait à cet égard, sans passer du système actuel de l'ICHA à celui de la TVA. Dans les circonstances actuelles, nous estimons que ce problème doit être soumis au peuple le plus rapidement possible.

Pour le surplus, notre groupe constate que les quatre partis représentés au Conseil fédéral sont d'accord sur le fait que le retour à l'équilibre budgétaire constitue l'objectif prioritaire de notre politique financière à moyen terme. Aujourd'hui, un seul d'entre eux paraît refuser de mettre

en place le dispositif de base indispensable pour atteindre cet objectif, qui est, nous le soulignons encore une fois, le passage de l'ICHA à la TVA. Il va le refuser en dépit du caractère social incontestable du projet. Il assumera ainsi une lourde responsabilité.

En conclusion, le groupe libéral et évangélique votera le projet et continuera à soutenir l'œuvre de redressement des finances fédérales, en dépit de la dérobade de l'un des plus importants groupes représentés au Conseil fédéral.

M. Chevallaz, conseiller fédéral: Le Conseil fédéral, vous vous en doutez, a pour objectif tenace de faire aboutir dans des détails rapprochés, une réforme des finances fédérales.

Un texte équilibré a été déposé en mars dernier et a été étudié, remanié, amendé dans le sens d'une recherche de conciliation. Sur ce texte, une large majorité s'est dégagée au sein du Conseil des Etats. J'espère qu'il en sera de même dans cette salle – car ce serait la raison! – malgré quelques divergences fractionnelles que j'ai peine à comprendre et que j'espère provisoires.

En l'occurrence, je ne peux en aucune manière me rallier à la proposition de M. Letsch qui, dans l'état actuel des choses, apporte plus de confusion que de clarté et en tout cas pas l'essence d'un plus grand consensus. Cette proposition ne pourrait être à la rigueur qu'un bateau de sauvetage en cas de naufrage, mais en l'état de nos délibérations, je regrette cette démarche car elle divise beaucoup plus qu'elle ne rassemble.

Le Conseil fédéral vous fait confiance, en vous demandant de rejeter la proposition de M. Letsch et de faire tous vos efforts en vue de l'aboutissement rapide de la réforme en question.

Abstimmung – Vote

Für den Antrag Letsch	17 Stimmen
Dagegen	131 Stimmen

Faktionserklärungen – Déclarations des groupes

Bratschi: Die sozialdemokratische Fraktion hat am Schluss der langen Beratungen über die Finanzreform 1978 folgende Erklärung abzugeben:

Die sozialdemokratische Fraktion hat von Anfang an ihren Willen bekundet, eine Finanzordnung zu schaffen, die einen gesunden Bundeshaushalt sichert. Sie erachtet es als unbedingt notwendig, dass der Bund auch für eventuelle wirtschaftliche Einbrüche über die nötigen Mittel verfügt. Nach den Ratsverhandlungen, bei denen sich die Sozialdemokraten bemühten, eine gemeinsame Plattform zu suchen, sehen wir uns vor einem Resultat, bei dem die wichtigsten sozialdemokratischen Anliegen von der bürgerlichen Mehrheit abgelehnt worden sind.

Die sozialdemokratische Fraktion hat stets eine Lösung verlangt, die alle wirtschaftlich Tätigen entsprechend ihrer Leistungsfähigkeit an der Uebernahme der Lasten beteiligt. Deshalb hat sie klar gefordert, dass auch die Banken, die in den Rezessionsjahren eine übermässige Geschäftstätigkeit mit entsprechenden Gewinnen zu verzeichnen hatten, im Rahmen dieser Finanzreform erfasst werden. Der Bundesrat hat die Erfassung der Banken nicht abgelehnt und hat ihr, soweit ich orientiert bin, sogar einstimmig zugestimmt. Die Nationalbank hat ihrerseits selber Denkanstösse in diese Richtung gemacht. Die Mehrheit dieses Rates ist aber den Vorschlägen nicht gefolgt, die zu einer langfristigen Gesundung des Bundeshaushalt beigetragen hätten. Jetzt haben wir eine Finanzvorlage, die auf einem Bein steht, bei der einerseits die Konsumenten und Arbeitnehmer die Hauptlast tragen und andererseits die kapitalkräftigen Banken und Finanzgesellschaften geschont werden. Unter diesen Umständen sieht sich die sozialdemokratische Fraktion ausserstande, dem Bundesbeschluss über die Mehrwertsteuer zuzustimmen.

Generali: Im Namen der freisinnig-demokratischen Fraktion habe ich folgende Erklärung abzugeben:

Die freisinnig-demokratische Fraktion wird mit grosser Mehrheit der Finanzvorlage zustimmen, wie sie aus den Beratungen des Nationalrates herausgekommen ist; dies um dem Ständerat die Möglichkeit zu geben, die Vorlage vor allem bei der direkten Bundessteuer der natürlichen Personen zu korrigieren. Die Zustimmung der freisinnig-demokratischen Fraktion erfolgt aber auch aus der Einsicht heraus, dass dem Bund zur Bewältigung seiner verfassungsmässigen Aufgaben und eingegangenen Verpflichtungen zusätzliche Mittel bewilligt werden müssen, ohne das Ziel eines Ausgleichs des Bundesfinanzhaushaltes fallen zu lassen. Die freisinnig-demokratische Fraktion ist überzeugt, dass ein positiver Ausgang des Urnenganges nur möglich ist, wenn eine Einigung im Rahmen der massvollen ständeräthlichen Lösung gefunden werden kann.

Biel: Unsere Fraktion wird dieser Vorlage nicht zustimmen, weil unseres Erachtens weder die sachlichen noch die politischen Voraussetzungen dazu gegeben sind. Die sachlichen sind nicht gegeben, weil wir die Wirtschaftslage etwas anders beurteilen und nicht glauben, dass es möglich und vernünftig ist, neue Steuern in diesem Ausmass aus unserer Wirtschaft herauszuholen. Die finanzpolitischen Voraussetzungen sind ebenfalls nicht gegeben, nachdem sich die Finanzlage und die Finanzentwicklung des Bundes ganz anders präsentieren als diejenigen der Kantone und Gemeinden. Nachdem doch um die fünf Milliarden Franken aus dem Bundeshaushalt als Uebertragungen an die andern öffentlichen Haushalte figurieren, nachdem die Subventionen mehr als fünf Milliarden Franken betragen, ist es ganz klar, dass dort angesetzt werden muss, bevor wir neue Steuervorlagen beschliessen.

Schliesslich zu den politischen Voraussetzungen, die nötig sind, um eine derartige Finanzvorlage durchzuberaten und dem Volk vorzulegen. Ich habe Ihnen schon einmal gesagt: die Gestaltung des Finanzhaushaltes ist die Kernaufgabe unserer Politik. Was hier von der Ratsmehrheit getan worden ist, ist keine Lösung dieser Kernaufgabe. Für die Ausgabenentwicklung des Bundes haben die vier Koalitionsparaden angesichts ihrer überwältigenden Mehrheit in beiden Räten die Verantwortung zu übernehmen. Wenn sie jetzt ausscheren, sind sie dieser Verantwortung nicht gewachsen. In einer Konkordanz muss man sich verständigen, sonst spielt die Sache nicht und alles wird unglaublich. Wir haben Verständnis dafür, wenn sich eine politische Gruppe aus politischen Ueberlegungen zu gewissen Konzessionen bereit erklären kann. Es ist aber legitim, wenn sie nicht weiter gehen kann, als bis zu einem bestimmten Mass. Dann muss man aber auch die Konsequenzen ziehen und diese Koalition verlassen, sonst wird man unglaublich. Auch die Sozialdemokraten haben die Ausgabenentwicklung des Bundes zu überantworten, und sie müssen jetzt die Konsequenzen ziehen, zumindest auf die nächsten Wahlen. Es geht nicht an, dass man sich auf diese Art und Weise aus der Verantwortung wegstiehlt.

M. Muret: La position du groupe du Parti du travail et du Parti socialiste autonome est connue, elle s'est exprimée en toute clarté par sa proposition de non-entrée en matière, nous n'y revenons pas.

En revanche, il convient de rappeler que nous avons déjà pris cette même position lors de la votation du 12 juin 1977, et cela en dépit des cris d'alarme du Parti socialiste et de l'Union syndicale suisse qui prédisaient alors, aux côtés du Conseil fédéral et de sa majorité, les pires catastrophes en cas de rejet du paquet financier et de la TVA numéro un. Les faits nous ont donné raison; c'est donc avec satisfaction que nous voyons aujourd'hui le même Parti socialiste et la même Union syndicale tirer – si tardivement que ce soit puisqu'il aura fallu pour cela plus d'une année et de savantes tactiques – la leçon du rejet populaire de juin 1977 et se décider à repousser le second

projet financier bien qu'il soit un peu moins pesamment antisocial que celui qu'ils avaient si ardemment défendu il y a un an et demi.

Cette leçon, c'est celle du rôle important, pour ne pas dire déterminant, joué alors par le «non de gauche». Cette décision tient évidemment compte d'une opinion populaire qui s'affirme toujours davantage dans le sens d'une politique fiscale nouvelle qui mette enfin à contribution les gigantesques ressources des plus grandes puissances d'argent. On ne peut que s'en réjouir.

Mais non sans apprécier la situation avec le réalisme qui s'impose, si peu agréable que cela puisse être pour d'autres. C'est ainsi que l'on constate que la majorité de droite s'est refusée, au cours du débat, à la moindre concession de quelque portée dans le domaine de l'imposition de la richesse et du capital. Pourtant les propositions socialistes étaient d'une si extrême modération qu'elles tenaient de «la main tendue». Par exemple, le prélèvement de l'impôt anticipé à un taux de 5 pour cent sur les avoirs fiduciaires des banques placés à l'étranger, ne devaient produire, paraît-il, que 50 à 100 millions, remboursés au surplus aux contribuables honnêtes. C'était à peine une amorce, c'était un simple coup de chapeau. Or la droite n'en a voulu à aucun prix.

Et force est de constater ainsi que d'une part les socialistes faisaient de ce simple coup de chapeau une condition irrévocable de leur appui au projet financier tandis que, d'autre part, la droite, en disant non, acceptant délibérément et consciemment que le dit projet financier, privé du soutien socialiste, soit presque à coup sûr mis en péril.

Quelle espèce de jeu jouait-on donc? Il n'y a pas trente-six manières d'expliquer une telle opération. Elle ne peut être due qu'au fait que ce sont bel et bien les quatre partis gouvernementaux et non pas l'un plutôt que les trois autres, ou réciproquement, qui avaient dès le départ, et ont toujours, un même objectif: le renvoi de toute décision populaire sur le régime financier jusqu'après les élections nationales d'octobre 1979. Et cela pour des raisons d'ordre purement électoral, les partis bourgeois craignant un nouvel échec gouvernemental qui les desservirait et le Parti socialiste, un nouveau désaveu de ses propres troupes qui lui poserait de difficiles problèmes.

Il apparaît donc ainsi que l'on aura fait assister l'opinion à une simple comédie en six jours et sept séances et que la «Neue Zürcher Zeitung» avait pleinement raison, dans un accès de lucidité ou parce que les alcôves n'ont pas de secret pour elle, de parler d'avance d'une «Alibiübung», d'un exercice-alibi, afin de sauver la face devant le bon peuple et de lui dissimuler ce que «24 heures» appelait hier «une trop voyante lâcheté! Il est évident, en effet, que même si une majorité se dégage aujourd'hui en faveur du paquet financier et de la TVA numéro deux, le spectacle sera encore loin d'être terminé et l'on peut parier gros sur son dénouement: toutes les chances sont pour que la votation du 18 février n'ait pas lieu!

Quant à la suite, nous n'allons pas nous livrer à de vains pronostics sur l'issue des querelles intestines entre les partenaires de la formule magique gouvernementale. On regrette d'ailleurs, et cela va décevoir le grand public, de voir le calme et la gentillesse qui précèdent le vote qui va intervenir. Nous laisserons donc s'affronter, sans inquiétude excessive, ceux, majoritaires, qui reprochent à leurs interlocuteurs de vouloir tirer tous les avantages de leur participation au gouvernement sans renoncer à ceux d'une opposition intermittente, et ceux, minoritaires, qui accusent les premiers de ne partager le pouvoir qu'à condition de l'exercer seuls et à leur seul profit.

Ce qui est certain, c'est qu'ainsi se confirme ce que nous avons dit d'emblée des conditions de marchandise politique et de l'atmosphère de concurrence électorale dans lesquelles s'est préparé puis déroulé le débat qui s'achève. Face à des circonstances aussi peu reluisantes, nous avons conscience, pour notre part, de poursuivre hors de toute combinaison de coulisses, une politique

claire, une politique de principe dans l'intérêt du peuple et du monde du travail en repoussant sans hésitation le projet de régime financier et de TVA réchauffée qui nous est soumis.

M. Butty: Au nom du groupe démocrate-chrétien, je puis déclarer que nous suivons la même ligne que nous avons annoncée lors du vote de l'entrée en matière, par l'intervention de M. Leo Weber.

Vous aurez pu constater – et je remercie la presse de l'avoir souligné, ainsi que les mass media ... que le groupe démocrate-chrétien dans tout ce débat a tenu une ligne responsable et logique avec sa participation au gouvernement. Nous continuerons jusqu'à la fin de ce débat, à garder cette ligne.

Comme l'a dit tout à l'heure, M. Muret, bien sûr que chez nous il faut discuter, bien sûr que l'on n'est pas toujours d'accord. Il faut dire que vous êtes habitués à d'autres manières, vous êtes habitués à d'autres pays où le gouvernement n'a même plus besoin de consulter le Parlement et encore moins le peuple, tandis que nous, nous sommes obligés de consulter le peuple et nous en tenons compte. (M. Villard: «Le Nicaragua!»; M. Muret: «L'Iran!».)

C'est cela une politique responsable de concorde et de consensus. C'est pour cela que, comme déjà au Conseil des Etats, nous avons agi au Conseil national. Notre groupe souhaite une solution globale et une solution commune.

La politique financière, telle qu'elle doit être déterminée par notre Etat, aussi bien au niveau gouvernemental qu'au niveau parlementaire, exige que chacun fasse sa part.

Je m'excuserai à l'égard de M. Bratschi; nous sommes tous des travailleurs, mais venir dire qu'il n'y aurait qu'une catégorie qui fasse un effort, cela n'est pas vrai. Il faut, par une politique financière, équilibrée et efficace que tout le monde fasse son effort, selon ses moyens et selon une justice qui correspond à la responsabilité de chacun. C'est l'objectif que les membres du groupe démocrate-chrétien avaient en vue lors des votes et ils souhaitaient que ce projet, qui n'est idéal pour personne -- c'est un compromis qui n'émane pas directement de nous et n'est pas dans la ligne des idéologies de chacun -- soit malgré tout adopté.

Nous pensons aussi que la discussion des divergences qui s'élèveront entre le Conseil national et le Conseil des Etats – il serait souhaitable que nous reprenions contact avant le vote final – nous en donnera l'occasion.

Mon groupe, au nom duquel j'interviens, est toujours disposé à réexaminer, par exemple, le problème de l'imposition des opérations bancaires et fiduciaires. Nous l'avons toujours dit, nous estimons que chacun, y compris les banques, doit faire un effort conformément à la voie que le Conseil fédéral a tracée hier et c'est dans ce sens que nous souhaitons que la discussion puisse être reprise. Les décisions que nous prendrons ne doivent pas être considérées comme définitives et, je regrette de devoir le dire, nous ne pouvons pas admettre de position sine qua non sur un point particulier de la réforme. Il importe que nous restions solidaires non seulement au niveau gouvernemental, mais aussi au niveau parlementaire; sinon aucun projet ne trouvera grâce devant le peuple.

C'est dans cet esprit que nous nous sommes prononcés en faveur du postulat que M. Weber avait proposé en commission et que le groupe démocrate-chrétien soutiendra le projet d'aujourd'hui. Nous espérons qu'après l'élimination des divergences qui se seront élevées entre notre Conseil et le Conseil des Etats, nous puissions nous retrouver en commission au mois de décembre pour fournir à l'Etat les moyens d'action dont il a besoin.

Si nous ne les lui donnons pas, ce sont les plus faibles qui en souffriront. C'est dans cet esprit que le groupe démocrate-chrétien appuiera ce projet en votation finale.

Fischer-Weinfelden: Im Namen der SVP-Fraktion habe ich Ihnen folgendes mitzuteilen: Die SVP-Fraktion wird in der Gesamtabstimmung über die Bundesfinanzreform 1978 die Vorlage, wie sie nun aus den Beratungen des Nationalrates hervorgegangen ist, unterstützen und ihr zustimmen. Wir tun dies – obwohl das Ergebnis der nationalrätslichen Beratungen auch unseren Vorstellungen nicht restlos entspricht – vor allem deshalb, weil wir der Ueberzeugung sind, dass die Sanierung der Bundesfinanzen eine derart wichtige und vorrangige Aufgabe darstellt, dass sie nicht hinter wahlaktische oder einseitige parteipolitische Ueberlegungen gestellt werden darf. Deshalb ist unsere Fraktion stets dafür eingetreten, dass dieses Finanzpaket noch vor den Nationalratswahlen im Herbst 1979 dem Souverän unterbreitet wird. Der Bundesrat und das Parlament haben auch hier eine klare und eindeutige Führungsaufgabe. Wenn wir unsere Pflicht erfüllen wollen, dürfen wir uns dieser nicht entschlagen, vor allem auch im Hinblick auf die nicht gerade rosigen Wirtschaftsaussichten für die nächste Zukunft. Gerade in diesem Licht betrachtet kommt einem geordneten Bundeshaushalt eine ganz besondere Bedeutung zu, ganz abgesehen davon, dass durch die Einführung der Mehrwertsteuer für unsere durch die derzeitige Währungssituation in arge Bedrängnis geratenen Exportbetriebe ein hochwillkommener, ja geradezu dringend notwendiger Entlastungsbeitrag geleistet werden kann. Auch wenn es hier nur um relativ bescheidene Prozentzahlen geht, so können doch gerade diese Beiträge darüber entscheiden, ob ein Exportauftrag zustande kommt oder nicht. Angesichts dieser für unsere Wirtschaft und damit für unser Volk und unser Land existentiellen Zusammenhänge erachten wir es als schlechterdings unverantwortlich, wenn diese Vorlage durch parteipolitische Prestigestandpunkte zu Fall gebracht werden soll. Wer hier ausschert, muss sich der gewaltigen Verantwortung, die er auf sich lädt, voll und ganz bewusst sein.

Wir sind der Meinung, dass die Beschlüsse des Nationalrates in den meisten Fällen allseits vertretbare Mittellösungen zwischen den divergierenden Auffassungen darstellen. Wir glauben auch, dass die Differenzen zum Ständerat durchaus überbrückbar sind. In bezug auf die Unterstellung der ausländischen Treuhandguthaben unter die Verrechnungssteuer möchten wir den Bundesrat mit Nachdruck ersuchen, dieses Problem im Rahmen des Differenzbereinigungsverfahrens einer nochmaligen, und zwar vertieften und umfassenden Abklärung zu unterziehen und darüber zuhanden des Parlaments eine klare und eindeutige Stellungnahme, die wir leider in der vorgestrigem Debatte vermissten, abzugeben. Sollte der Bundesrat im Einvernehmen mit der Nationalbank dabei zum Ergebnis gelangen, dass die Vorteile einer solchen Massnahme grösser seien als die befürchteten Nachteile, sind wir – wie wir das bereits in der Eintretensdebatte zum Ausdruck gebracht haben – bereit, einer derartigen Ausweitung der Verrechnungssteuer zuzustimmen, das heisst im Differenzbereinigungsverfahren auf diese Frage zurückzukommen. Dabei erachten wir es als durchaus denkbar und möglich, dass der Bundesrat durch seine vertieften Abklärungen, in Zusammenarbeit mit der Nationalbank, in diesem Bereich auf neue und bessere Lösungen stossen könnte, die dann eventuell in der Lage sind, die heute verkrampte Situation um die Verrechnungssteuer auf ausländischen Treuhandguthaben zu lösen.

Wir sind jedoch der Auffassung, dass dieser Angelegenheit – wie sie dann am Schluss auch immer entschieden werden mag – keine derartige Bedeutung zukommt, dass das ganze finanzpolitische Verständigungswerk, das wir nun mühsam genug erarbeitet haben, daran scheitern darf. Man muss hier auch die Verhältnismässigkeit beachten. Der mögliche Ertrag, den eine fünfprozentige Verrechnungssteuer auf ausländischen Treuhandguthaben im besten Fall einbringen könnte, wird von der Nationalbank auf 140 Millionen Franken geschätzt. Wenn die von den Bankfachleuten befürchteten Abwanderungen eintreten sollten,

werden sich bei diesen budgetierten 140 Millionen Franken noch erhebliche Abstriche einstellen. Aber selbst wenn der erhoffte Betrag von 140 Millionen voll und ganz erreicht werden sollte, so stellt er nur einen Bruchteil jener Ertragsverschlechterung dar, die wir durch die Beschlüsse in unserem Rat der ursprünglichen Vorlage des Bundesrates, zum Beispiel durch die Reduktion des Mehrwertsteuersatzes oder durch die wesentlich erhöhten Sozialabzüge, angedeihen liessen. Die für die Bundeskasse dadurch entstehenden Ausfälle bewegen sich ja – wie das heute morgen vor allem Herr Kollege Eisenring sehr nachdrücklich dargestellt hat – in der Grössenordnung von einer halben bis zu einer ganzen Milliarde Franken. Wir richten deshalb den dringenden Appell an Sie, dem Ernst der Stunde und der Situation Rechnung zu tragen und tatkräftig mitzuhelpen, dass diese für unseren Bundesstaat und damit für uns alle äusserst bedeutungsvolle Angelegenheit zu einem guten Ende geführt werden kann.

M. Chevallaz, conseiller fédéral: L'échec ou le renvoi de la réforme fiscale nous obligerait à recommencer tout l'exercice en 1980, avec un Parlement renouvelé pour un tiers – c'est la proportion habituelle – et qu'il faudrait initier au problème. Les données de base, les possibilités fiscales ne seraient guère différentes de ce qu'elles sont aujourd'hui, à cela près qu'il nous faudrait porter en compte deux années de lourds déficits supplémentaires. Nous travaillerons d'autre part le dos au mur, si je puis dire. En effet, comme M. Aubert l'a signalé hier justement, l'impôt sur le chiffre d'affaires et l'impôt fédéral direct arrivent à échéance à la fin de 1981 et les trois quarts de nos ressources seront dès lors privées de base constitutionnelle. Les délais seront courts et le recours à des expédients inévitable.

La crainte de l'électeur, peut-on dire, est le commencement de la sagesse. L'électeur, malgré la réticence spontanée qu'il a toujours marqué et qu'il marquera toujours à l'égard de l'impôt, sera justement sévère à l'égard de ceux qui n'auront pas fait l'effort de conciliation et de concession nécessaire pour prévenir une nouvelle détérioration de nos finances.

Le Conseil fédéral s'étonne de la position négative prise, provisoirement je l'espère, par le groupe socialiste. Elle me déçoit personnellement, car le projet de réforme tel qu'il est issu des délibérations du Conseil fédéral allait déjà loin dans votre sens et cela nous fut par plusieurs amèrement reproché. Et si, dans le débat, nous avons défendu des positions qui nous paraissaient objectivement raisonnables, nous avons accepté et nous acceptons d'avoir été dépassés sur de très nombreux points.

Quant aux banques, puisqu'elles ont été le centre de vos préoccupations, je rappelle qu'elles sont déjà touchées dans une très forte proportion, plus qu'aucune autre corporation, par l'imposition générale directe des cantons et des communes. Nous leur demandons actuellement et nous leur demanderons sur le plan économique un soutien considérablement accru aux exportations, au tourisme, aux branches économiques en difficultés. C'est pourquoi, je le reconnaiss, nous avons été tièdes à l'égard de l'imposition spéciale qui était proposée, même si, pour des raisons politiques, et je pèse mes mots, le Conseil fédéral unanime a décidé de ne pas s'opposer à la proposition des cinq pour cent. Il ne l'a pas soutenu, mais il en a laissé entièrement la responsabilité à votre conseil. J'admetts cependant que le dossier n'est pas clos. Nous avons accepté un postulat, que nous traiterons dans les délais qui nous ont été impartis.

Le Conseil fédéral estime qu'il est essentiel d'assurer à la Confédération les moyens de sa politique, de sa politique sociale en particulier, les moyens des interventions économiques que la situation difficile pourrait demain requérir. C'est l'élémentaire évidence de nos responsabilités. Les socialistes l'avaient très bien compris en soutenant couragusement et loyalement le projet qui fut rejeté le 12 juin 1977. Or, la réforme fiscale que nous avons proposée et,

mieux encore, celle qui, amendée, résulte des débats du Conseil des Etats et de vos propres débats, peut être considérée au regard de toutes les fiscalités européennes, comme une réforme au caractère social très marqué premièrement par la modicité du supplément d'impôt demandé et l'adaptation du système aux difficultés de l'économie, deuxièmement par le fait que l'imposition de la consommation restera inférieure à la moitié de l'imposition pratiquée en Europe et ses conséquences sur l'indice des prix, dans la mesure où il y en aura, seront compensées par l'adaptation des salaires, troisièmement, par la forte progressivité de l'imposition directe sur les hauts revenus et les déductions très importantes consenties en faveur des petits et moyens revenus. Je vous mets au défi de trouver dans toute l'Europe une imposition moins lourde et plus sociale.

En prenant vos responsabilités, vous devez mesurer sur quoi déboucherait l'échec de la réforme fiscale: l'insuffisance des moyens d'action de la Confédération dans un temps difficile; le recours à des expédients fiscaux socialement moins équitables par la force des choses; la pression à la contraction budgétaire et le blocage de la politique sociale. Voilà où se situeraient, où se situeront vos responsabilités.

Quant au Conseil fédéral, il poursuivra sa volonté de réforme dans le sens où elle est engagée, tant qu'il sera suivi par une majorité du Parlement.

Il ira sans crainte à la consultation du peuple et des cantons parce qu'il sait que cette réforme équilibrée est nécessaire à la maintenance économique de ce pays, à sa défense, à son équipement, au renforcement de la sécurité sociale.

Gesamtabstimmungen – Votes sur l'ensemble

A

Bundesbeschluss über die Neuordnung der Umsatzsteuer und der direkten Bundessteuer

Arrêté fédéral réformant le régime de l'impôt sur le chiffre d'affaires et de l'impôt fédéral direct

Für Annahme des Beschlusentwurfes	102 Stimmen
Dagegen	60 Stimmen

B

Bundesgesetz über die Verrechnungssteuer Loi fédérale sur l'impôt anticipé

Für Annahme des Gesetzentwurfes	125 Stimmen
Dagegen	7 Stimmen

C

Bundesbeschluss über die Einführung einer Autobahn-vignette

Arrêté fédéral relatif à l'institution d'une vignette pour l'usage des autoroutes

Für die Annahme des Beschlusentwurfes	94 Stimmen
Dagegen	50 Stimmen

D

Bundesbeschluss über die Einführung einer Schwerverkehrssteuer

Arrêté fédéral relatif à l'institution d'un impôt sur le trafic des poids lourds

Für Annahme des Beschlusentwurfes	90 Stimmen
Dagegen	62 Stimmen

An den Ständerat – Au Conseil des Etats

Motion der Kommission. Schwerverkehrsabgabe

Der Bundesrat wird beauftragt, unverzüglich einen Vorentwurf zu einem Bundesgesetz betreffend die Erhebung einer Schwerverkehrssteuer auszuarbeiten und über ihn ein Vernehmlassungsverfahren durchzuführen. Dieses ist bis Ende 1978 abzuschliessen. Spätestens Ende März 1979 ist der Bundesversammlung eine entsprechende Botschaft mit Gesetzesentwurf zu unterbreiten, so dass die parlamentarische Phase der Gesetzgebung im Laufe des Jahres 1979 abgeschlossen werden kann.

Motion de la commission. Impôt sur le trafic des poids lourds

Le Conseil fédéral est prié d'élaborer immédiatement un avant-projet de loi fédérale concernant la levée d'un impôt sur le trafic des poids lourds et d'engager la procédure de consultation à ce sujet. Celle-ci doit être terminée à fin 1978. Le message et le projet de loi doivent être soumis à l'Assemblée fédérale au plus tard à fin mars 1979, de manière que la phase parlementaire de la procédure soit achevée dans le courant de 1979.

Angenommen – Adopté

An den Ständerat – Au Conseil des Etats

78.020

Finanzplan 1979–1981

Plan financier 1979–1981

Der Rat nimmt vom Finanzplan stillschweigend Kenntnis

Le conseil prend tacitement acte du plan financier

78.047

Volksabstimmung vom 28. Mai 1978. Erwahrung

Votation populaire du 28 mai 1978. Résultat

Bericht des Bundesrates und Beschlusentwurf vom 10. August 1978 (BBr II, 362)

Rapport du Conseil fédéral et projet d'arrêté du 10 août 1978 (FF II, 360)

Beschluss des Ständerates vom 27. September 1978

Décision du Conseil des Etats du 27 septembre 1978

Antrag der Kommission

Zustimmung zum Beschluss des Ständerates

Proposition de la commission

Adhérer à la décision du Conseil des Etats

Bundesbeschluss über das Ergebnis der Volksabstimmung vom 28. Mai 1978 (12 motorfahrzeugfreie Sonntage)

Arrêté fédéral constatant le résultat de la votation populaire du 28 mai 1978 (Douze dimanches sans véhicules à moteur)

M. de Chastonay présente, au nom de la commission de vérification des pouvoirs, le rapport écrit suivant:

1. L'initiative populaire du 30 mai 1975 «pour douze dimanches par année sans véhicules à moteur ni avions» a été rejetée par le peuple le 28 mai 1978 par 1 191 204 non contre 678 162 oui, ainsi que par tous les cantons.

Aucun recours n'a été déposé contre le scrutin.

Le rapport du Conseil fédéral ne donne lieu à aucune remarque.

Bundesfinanzreform 1978

Réforme des finances fédérales 1978

In	Amtliches Bulletin der Bundesversammlung
Dans	Bulletin officiel de l'Assemblée fédérale
In	Bollettino ufficiale dell'Assemblea federale
Jahr	1978
Année	
Anno	
Band	V
Volume	
Volume	
Session	Herbstsession
Session	Session d'automne
Sessione	Sessione autunnale
Rat	Nationalrat
Conseil	Conseil national
Consiglio	Consiglio nazionale
Sitzung	09
Séance	
Seduta	
Geschäftsnummer	78.019
Numéro d'objet	
Numero dell'oggetto	
Datum	28.09.1978 - 08:00
Date	
Data	
Seite	1249-1260
Page	
Pagina	
Ref. No	20 006 895