

93.3294

**Motion Fischer-Seengen**  
**Finanzhaushaltgesetz. Änderung**  
**(Strassenrechnung)**  
**Loi sur les finances**  
**de la Confédération.**  
**Modification (compte routier)**

*Wortlaut der Motion vom 10. Juni 1993*

Der Bundesrat wird eingeladen, den eidgenössischen Räten Bericht und Antrag zu einer Änderung des Bundesgesetzes vom 6. Oktober 1989 über den eidgenössischen Finanzhaushalt zu unterbreiten mit dem Ziel, die für Aufgaben im Zusammenhang mit dem Strassenverkehr zweckgebunden zu verwendenden Mittel einer besonderen Regelung zu unterstellen, wie sie nach Artikel 1 Absatz 2 für den Finanzhaushalt der SBB- und der PTT-Betriebe besteht.

*Texte de la motion du 10 juin 1993*

Le Conseil fédéral est chargé de présenter aux Chambres un rapport et une proposition visant à modifier la loi du 6 octobre 1989 sur les finances de la Confédération, dans le but de soumettre à une réglementation spéciale l'emploi des fonds affectés à l'exécution de tâches ayant un rapport avec le trafic routier, à l'instar de la réglementation établie par l'article 1er alinéa 2, pour les comptes des CFF et de l'Entreprise des PTT.

*Mitunterzeichner – Cosignataires:* Allenspach, Aregger, Aubry, Baumberger, Berger, Bezzola, Binder, Bischof, Bonny, Borer Roland, Borradori, Bortoluzzi, Bühler Gerold, Cavadini Adriano, Chevallaz, Cincera, Comby, Cotti, Daepf, Dettling, Dreher, Eggly, Etique, Eymann Christoph, Fehr, Fischer-Hägglingsen, Frey Claude, Frey Walter, Friderici Charles, Fritsch Oscar, Früh, Giezendanner, Giger, Gros Jean-Michel, Guinand, Gysin, Hari, Heberlein, Hegetschweiler, Hess Otto, Hildbrand, Jenni Peter, Kern, Leuba, Loeb François, Mamie, Maspoli, Maurer, Miesch, Moser, Mühlemann, Müller, Narbel, Neuenschwander, Oehler, Perey, Philipona, Pidoux, Pini, Poncet, Reimann Maximilian, Rohrbasser, Rychen, Sandoz, Savary, Scherrer Jürg, Scheurer Rémy, Schmidhalter, Schmied Walter, Schwab, Seiler Hanspeter, Spoerry, Stalder, Stamm Luzi, Steffen, Steinegger, Steinemann, Stucky, Theubet, Tschuppert Karl, Vetterli, Wittenwiler, Wyss Paul, Wyss William, Zölch, Zwahlen (86)

*Schriftliche Begründung – Développement par écrit*

Am 7. März 1991 habe ich eine gleichlautende Motion eingereicht, die vom Bundesrat am 15. Mai 1991 zur Ablehnung beantragt, vom Nationalrat indessen nicht behandelt wurde. Wegen Ablauf der zweijährigen Frist wurde sie nunmehr von der Geschäftsliste gestrichen. Weil das Problem nach wie vor aktuell ist, reiche ich die Motion erneut ein.

Der Strassenbereich unterliegt aufgrund von Artikel 36ter der Bundesverfassung einer Spezialfinanzierung. Die Strassenkasse wird durch die Hälfte des Treibstoffzolls, durch den Treibstoffzollzuschlag und – sofern die Neuregelung in Kraft tritt – durch die Erträge von Schwerverkehrsabgabe und Vignette zweckgebunden alimentiert.

Während in der Anfangsphase des Nationalstrassenbaus die Strassenkasse einen negativen Saldo aufwies, der indessen in der Folge mit den Erträgen aus dem Treibstoffzoll und dessen Zuschlag samt Zinsen voll ausgeglichen wurde, erreichte diese in den letzten Jahren einen positiven Saldo von bis zu 2,5 Milliarden Franken. Ende 1992 verfügte die Strassenkasse noch über 1,4 Milliarden Franken. Mit der vom Volk gutgeheissenen Erhöhung des Treibstoffzolls wird die Strassenkasse um zusätzliche 10 Rappen pro Liter Treibstoff geöffnet.

Die sich in der Strassenkasse befindlichen Beträge wurden indessen nie zugunsten dieser Kasse verzinst, obwohl selbst-

verständlich nicht nur die Erträge von Treibstoffzoll und Treibstoffzollzuschlag zweckgebunden eingesetzt werden müssten, sondern auch der Zinsertrag aus dem Aktivsaldo der Strassenkasse. Nutzniesser dieser rechtlich fragwürdigen Lösung war die allgemeine Bundeskasse, die lange Zeit von jährlichen Zinserträgen zwischen 100 und 200 Millionen Franken profitierte, die – umgekehrt – der Strassenkasse vorenthalten wurden.

Dieser unbefriedigende Zustand kann nur geändert werden, wenn sämtliche zweckgebundenen Einnahmen und Ausgaben für den Strassenbau über eine verselbständigte, separate Kasse abgewickelt werden und damit diese Spezialfinanzierung transparent gemacht wird. Deshalb drängt sich auch hier eine besondere Regelung im Finanzhaushaltgesetz auf, wie sie auch für den Finanzhaushalt von SBB und PTT besteht.

*Schriftliche Stellungnahme des Bundesrates vom 1. September 1993*

*Rapport écrit du Conseil fédéral du 1er septembre 1993*

Gemäss Artikel 3 des Bundesgesetzes über den eidgenössischen Finanzhaushalt (FHG) gelten für die Rechnungsführung die Grundsätze der Vollständigkeit, Einheit, Bruttodarstellung, Spezifikation und Jährlichkeit.

Der Grundsatz der Vollständigkeit verlangt, dass sämtliche Einnahmen und Ausgaben in der Rechnung aufgeführt werden. Danach dürfen Ausgaben nicht direkt über Rückstellungen oder Spezialfinanzierungen abgerechnet werden. Der Grundsatz der Einheit leitet sich aus der Vollständigkeit ab und fordert, dass sämtliche Einnahmen und Ausgaben in einer einzigen Rechnung zusammengefasst werden. Eine Aufteilung in ordentliche und ausserordentliche Rechnungen ist nicht zugelassen. Die Grundsätze der Vollständigkeit und Einheit sprechen somit gegen eine verselbständigte Rechnungsführung im Strassenbereich.

Die Finanzrechnung, die sämtliche Ausgaben und Einnahmen enthält, bildet das zentrale Führungsinstrument des Bundes. Ihre Aussagekraft als Abbild der haushaltswirksamen Aktivitäten des Bundes würde stark eingeschränkt, wenn die zweckgebundenen Treibstoffzolleinnahmen und die entsprechenden Strassenverkehrsausgaben in einer eigenen Rechnung erfasst würden. Diese Ausgaben dürfen auch nicht dem Budgetbewilligungsrecht der eidgenössischen Räte entzogen werden. Eine Annahme dieser Motion könnte dazu führen, dass auch für andere Bereiche, in denen Spezialfinanzierungen bestehen (z. B. Sozialversicherung, Landwirtschaft), Sonderrechnungen gefordert würden. Die Folge wäre eine Vielzahl von separaten Rechnungen. Dadurch würden die dem Parlament zur Verfügung stehenden finanzpolitischen Mittel erheblich an Wirkung verlieren.

Wie alle anderen Einnahmen und Ausgaben des Bundes beeinflussen auch die zweckgebundenen finanzierten Strassenverkehrsausgaben das Ergebnis der Finanzrechnung. Sie haben Auswirkungen auf die Zuwachsraten der Einnahmen und Ausgaben sowie die Staats- und Fiskalquote. Diese Grössen dürfen nicht entwertet werden, indem gewisse Elemente einfach aus der Finanzrechnung herausgelöst und verselbständigt werden.

Die rechnungsmässige Verwaltung der Gelder aus den zweckgebundenen Treibstoffzollerträgen erfolgt im Rahmen einer Spezialfinanzierung. Eine Spezialfinanzierung wird immer dann gebildet, wenn aufgrund gesetzlicher Vorschriften einzelne Einnahmen für die Erfüllung bestimmter öffentlicher Aufgaben zu verwenden sind. Eine Spezialfinanzierung stellt sicher, dass die Einnahmen ausschliesslich für den ihnen zugeordneten Zweck eingesetzt werden. Die im Zusammenhang mit Spezialfinanzierungen sich ergebenden Finanzvorfälle sind nach dem Grundsatz der Vollständigkeit analog zum kantonalen Rechnungsmodell in der Verwaltungsrechnung auszuweisen.

Innerhalb der Bundesrechnung erscheinen somit die Ausgaben und Einnahmen für den Strassenverkehr in der Finanzrechnung, währenddem sich die Einlagen in Spezialfinanzierungen und die Entnahmen daraus rechnungsmässig in der Erfolgsrechnung niederschlagen. Trotz der Einbettung in die

Verwaltungsrechnung ermittelt diese Rechungs-darstellung die vom Motionär geforderte Transparenz über sämtliche Bewegungen im Zusammenhang mit der Spezialfinanzierung des Strassenverkehrs.

Die praktische Ausklammerung der SBB und PTT aus dem Geltungsbereich des FHG ist vor allem darauf zurückzuführen, dass diese Betriebe nach unternehmerischen Gesichtspunkten und nicht nach den Kriterien der öffentlichen Finanzwirtschaft geführt werden.

Die heutige Spezialfinanzierung im Strassenbereich stimmt mit der in Artikel 36ter der Bundesverfassung enthaltenen Regelung überein. Der Bundesrat erstattet den eidgenössischen Räten jeweils mit dem Voranschlag und der Rechnung Bericht über die Verwendung der für den Strassenverkehr bestimmten Treibstoffzölle. Mit den heutigen finanzpolitischen Führungsgrundlagen, die sämtliche Ausgaben und Einnahmen des Bundes einbeziehen, kann die Entwicklung

– der zweckgebundenen Treibstoffzolleinnahmen,  
– der Strassenausgaben und der Spezialfinanzierung Strassenverkehr

somit vollständig erfasst und übersichtlich dargestellt werden. Eine Änderung dieses Systems würde gegen elementare Grundsätze der öffentlichen Rechnungsführung verstossen und hätte zur Folge, dass die Aussagekraft und Transparenz der Bundesfinanzen und die parlamentarische Finanzaufsicht geschwächt würden.

Die Forderung nach einer Verzinsung des Saldos der Spezialfinanzierung Strassenverkehr ist nicht neu. Der Bundesrat hat eine solche Verzinsung in der Botschaft vom 13. März 1984 zum Treibstoffzollgesetz (BBl 1984 I 1986) ausdrücklich abgelehnt. Das Parlament hat sich dieser Auffassung stillschweigend angeschlossen.

Bei den Treibstoffzollgeldern handelt es sich um voraussetzungslos geschuldete Abgaben, die einem bestimmten Zweck gewidmet sind. Es besteht kein Schuldverhältnis bestimmten Dritten gegenüber, welches eine Verzinsung rechtfertigen würde. Angesichts der prekären Finanzlage des Bundes wäre es überdies nicht zu verantworten, die Spezialfinanzierung durch Verzinsung zu Lasten der allgemeinen Bundeskasse noch aufzustocken.

#### *Schriftliche Erklärung des Bundesrates*

#### *Déclaration écrite du Conseil fédéral*

Der Bundesrat beantragt, die Motion abzulehnen.

**Fischer-Seengen Ulrich (R, AG):** Mit meiner Motion habe ich den Bundesrat eingeladen, dem Parlament eine Regelung zu unterbreiten, die es erlaubt, dass die zweckgebundenen Mittel für den Strassenbau auch zugunsten der Strassenkasse verzinst werden. Heute ist das nicht der Fall.

Der Bundesrat gibt zu einem einfachen Tatbestand eine komplizierte wissenschaftliche Stellungnahme, schreibt aber am Kern der Sache vorbei. Welches ist dieser Tatbestand?

Mit der Erhebung eines Treibstoffzolls und dessen 50prozentiger Verwendung für Strassenzwecke sowie mit der Erhebung eines Zollezuschlages und dessen vollständiger Verwendung für Strassenzwecke ist dafür gesorgt, dass der Strassenverkehr seine Kosten selber deckt und nicht der Steuerzahler gerupft werden muss. Artikel 36ter der Bundesverfassung trägt diesem Anliegen Rechnung. Ob die Regelung richtig oder falsch, genügend oder ungenügend ist, steht hier nicht zur Diskussion. Immerhin hat unser Rat letzte Woche diese Zweckbindung bestätigt. Tatsache ist, dass für die Strassenkosten in der Bundesverfassung eine Spezialfinanzierung vorgesehen ist und entsprechend gehandhabt wird.

In den Anfangsjahren des Nationalstrassenbaus reichte die Spezialfinanzierung nicht aus. Die Strassenkasse war defizitär. Es war selbstverständlich, dass in den Folgejahren nicht nur das Defizit getilgt wurde, d. h. die Strassenbauschuld abgetragen wurde, sondern dass diese Beträge auch verzinst wurden, dies alles aus den Treibstoffzollerträgen.

Seit vielen Jahren ist es nun aber umgekehrt. Wegen des reduzierten Strassenbaus, aber stärker fliessender Treibstoffzolleinnahmen – insbesondere nach Erhöhung dieses Treib-

stoffzolls – sind Rückstellungen von Strassengeldern gemacht worden, die eine Höhe bis zu 2,5 Milliarden Franken erreicht haben. Dies ergab jährliche Zinseinnahmen bei der Kulmination von fast 200 Millionen Franken jährlich; heute ist es etwas weniger. Diese Einnahmen werden nicht der Strassenrechnung, sondern der allgemeinen Bundeskasse gutgeschrieben.

Der Bundesrat hat in der Antwort auf meine erstmals 1991 eingereichte Motion geschrieben: «Eine Spezialfinanzierung stellt sicher, dass die Einnahmen ausschliesslich für den ihnen zugeordneten Zweck eingesetzt werden.»

Mit der heutigen Regelung ist gerade dies aber nicht der Fall. Die jahrelangen hohen Zinserträge sind damit der Strassenkasse und so auch den Kantonen zum Teil vorenthalten worden.

Was ist in dieser Situation zu tun? Mein Vorstoss – er wurde von 86 Ratskolleginnen und -kollegen mitunterzeichnet – verlangt eine separate Strassenkasse, damit sichergestellt ist, dass sämtliche Ein- und Ausgaben im Rahmen dieser Spezialfinanzierung erfasst, transparent gemacht und tatsächlich zweckgebunden verwendet werden.

Wenn der Bundesrat geltend macht, die Finanzrechnung als zentrales Führungsinstrument des Bundes würde durch die Ausgliederung der Strassenrechnung entwertet, dann argumentiert er nicht stichhaltig. Es ist in keiner Weise meine Absicht, das Budgetrecht der eidgenössischen Räte für Strassenaufgaben abzuschaffen.

Noch viel weniger soll die Bemessung von Treibstoffzoll und Treibstoffzollzuschlag dem ordentlichen Gesetzgebungsmechanismus entzogen werden: Vielmehr darf und soll das Finanzgebaren des Bundes Führungsinstrument, vor allem auch der eidgenössischen Räte, bleiben. Ihr Budgetrecht soll in keiner Weise angetastet, aber transparent ausgestaltet werden.

Die Forderung nach Transparenz ist um so mehr gerechtfertigt, als gerade der Bundesrat bei jeder Gelegenheit für die Kostenwahrheit im Verkehr eintritt und Propaganda macht. Was er mit den Strassengeldern macht, ist aber das pure Gegenteil. Es ist die Verschleierung der Tatsachen, allerdings zu Lasten der Strasse. Der Bundesrat versucht, mit finanzwissenschaftlichen Argumentationen und Klimmzügen jede Änderung des bisherigen, für die allgemeine Bundeskasse allein vorteilhaften Zustandes zu verhindern. Er ist nicht einmal bereit, die Sache zu prüfen und eventuell von sich aus eine aus seiner Sicht bessere Lösung als diejenige der Motion vorzuschlagen. Deshalb muss der Bundesrat mit der Überweisung meiner Motion gezwungen werden, die Sache nun an die Hand zu nehmen.

Ich bitte Sie um Überweisung der Motion, nicht zuletzt auch im Interesse der Kantone.

**Stich Otto, Bundesrat:** Ich bitte Sie, diese Motion abzulehnen. Es ist ein uraltes Thema, das hier wieder aufgegriffen wird. Wir haben alle paar Jahre über die Ausgliederung der Strassenrechnung und über die Verzinsung der zweckgebundenen Gelder zu diskutieren.

Der Strassenbau ist eine Bundesaufgabe, Herr Fischer-Seengen, und die Bundesaufgaben werden ganz grundsätzlich mit Einnahmen und Ausgaben in der Finanzrechnung dargestellt. Es wäre nicht gut, wenn wir weitere Ausgliederungen vornähmen, das würde die Prioritätensetzung nur erschweren. Es wäre auch keine Erleichterung für den Nationalrat und für das Parlament ganz generell. Aber die Ausgaben und Einnahmen des Bundes gehören in die Finanzrechnung.

Die Einnahmen waren im wesentlichen ja Zolleinnahmen. Erst mit der Abschaffung bzw. mit der Umwandlung der Fiskalzölle in interne Steuern hat das geändert. Aber Steuereinnahmen, Herr Fischer-Seengen, werden in der Finanzrechnung verbucht, und nicht auf einem Separatkonto zugunsten von irgendwem. Es ist ein Teil des Staatshaushaltes, ganz abgesehen davon, dass diese ursprünglichen Finanzzölle erst mit dem Bau der Nationalstrassen zweckgebunden wurden. Vorher waren es durchaus normale, übliche Bundeseinnahmen zur Deckung des Aufwandes des Bundes. Hier gibt es keinen Grund, eine Ausgliederung vorzunehmen.

Ich denke, es gebe keinen besonderen Grund, eine Verzinsung einzuführen, denn es sind zweckgebundene Gelder. Sollen wir noch Steuergelder einsetzen, damit wir diese zweckgebundenen Gelder verzinsen können? Ich meine: nein. Das ist nicht üblich und nicht notwendig. Es wäre wenig verständlich, wenn wir im Budget zugunsten der Strassenrechnung noch einmal 100, 200 oder 300 Millionen Franken, je nach Saldo, einsetzen würden und auf der anderen Seite den Zinsdienst noch einmal erhöhen müssten.

Bekanntlich haben sich die Zinsen, die der Bund leisten muss, seit dem Jahre 1990 verdoppelt. Wir bezahlen gegenwärtig 3,5 Milliarden Franken nur für Zinsen. Das heisst, wir zahlen jeden Tag 10 Millionen Franken Zinsen. Wenn Sie diese 3,5 Milliarden auf 7 Millionen Einwohner verteilen, dann können Sie feststellen, dass jeder Schweizer Einwohner im Jahr 500 Franken Steuern bezahlen muss, damit wir Zinsen bezahlen können. Deshalb sollten wir die Schuldzinsen nicht noch erhöhen. Ich bitte Sie, die Motion abzulehnen.

#### Abstimmung – Vote

Für Überweisung der Motion	57 Stimmen
Dagegen	58 Stimmen

93.3143

### Motion der freisinnig-demokratischen Fraktion Steueraufschub für Eigenheimbesitzer

#### Motion du groupe radical-démocratique Imposition différée pour les propriétaires de leur logement

#### Wortlaut der Motion vom 18. März 1993

Der Bundesrat wird ersucht, die Anpassungsfrist für die Umsetzung des in Artikel 12 Absatz 3 Buchstabe e StHG verankerten Grundsatzes (bisher 1. Januar 2001) derart zu ändern, dass der Steueraufschub von der Grundstückgewinnsteuer im Falle der Ersatzbeschaffung selbstgenutzten Wohneigentums spätestens auf den 1. Januar 1996 landesweit in Kraft tritt.

#### Texte de la motion du 18 mars 1993

Le Conseil fédéral est chargé de modifier la date limite impartie aux cantons pour adapter leur législation au principe énoncé à l'article 12 alinéa 3 lettre e LHID (date qui est encore le 1er janvier 2001), de sorte que l'imposition différée du gain immobilier en cas d'acquisition d'une autre habitation servant au même usage entre en vigueur dans toute la Suisse au plus tard le 1er janvier 1996.

#### Sprecher – Porte-parole: Suter

#### Schriftliche Begründung

Die wirtschaftliche Dynamik einerseits und die schwierige gegenwärtige Lage auf dem Arbeitsmarkt andererseits bedingen vermehrte Wohnortswechsel. Diese Mobilität der Arbeitnehmer sollte nicht durch (landesinterne) Fiskalhürden erschwert werden. Die kantonalen Steuergesetze sind vielmehr rasch anzupassen, damit sie mit dem Grundsatz des freien Personenverkehrs in Einklang stehen. Nicht zuletzt mit Rücksicht auf die finanziell nicht verkraftbaren Steuerfolgen beim Verkauf des Eigenheimes oder der Eigentumswohnung nehmen viele Steuerpflichtige unzumutbare und unnötige Umweltbelastungen nach sich ziehende Pendlerdistanzen in Kauf. Das Anliegen ist an sich erkannt und unbestritten. Es hat Eingang in das Steuerharmonisierungsgesetz gefunden, das die Kantone verpflichtet, in ihrer Steuergesetzgebung einen Steueraufschub von der Grundstückgewinnsteuer vorzuse-

hen, wenn selbstgenutztes Wohneigentum ersatzweise erworben wird (Art. 12 Abs. 3 Bst. e StHG). Verschiedene Kantone (beispielsweise Bern, Basel-Landschaft, Luzern, Aargau) kennen diesen Steueraufschubbestand bereits oder sind daran, ihn einzuführen; allerdings nur mit innerkantonaler Wirkung. Dieser Grundsatz sollte indessen rasch und landesweit verwirklicht werden.

Nach Massgabe des Steuerharmonisierungsgesetzes wird den Kantonen nun aber eine Frist bis zum 1. Januar 2001 zur Anpassung ihrer Gesetzgebung eingeräumt. Sachliche Gründe für diese überlange Anpassungsfrist sind indessen nicht auszumachen. Es ist den Kantonen vielmehr zuzumuten, ihre Gesetzgebung bis spätestens Ende 1995 anzupassen und damit die rasche Geltung dieses begrüssenswerten, die Mobilität der Arbeitskräfte erleichternden Steueraufschubes zu ermöglichen.

#### Développement par écrit

La dynamique de l'économie, mais aussi la situation difficile que connaît le marché du travail contraignent de plus en plus de personnes à changer de domicile. Or, il ne faut pas que cette mobilité soit rendue plus difficile encore par des obstacles de type fiscal. Il faut, au contraire, que les cantons adaptent le plus vite possible leurs lois fiscales pour qu'elles concordent avec le principe de la libre circulation des individus. Nombreux parmi ces derniers sont ceux en effet qui, dans l'incapacité de supporter les conséquences fiscales de la vente de leur maison ou de leur appartement, n'ont pas d'autre choix que de faire la navette entre l'endroit où ils habitent et celui où ils travaillent, endroits souvent très éloignés l'un de l'autre, créant ainsi des nuisances dont on pourrait se passer. Notre propos est en soi connu et incontesté. Il a été concrétisé par la loi fédérale sur l'harmonisation des impôts directs des cantons et des communes (LHID), laquelle oblige les cantons à prévoir dans leur législation que l'imposition des gains immobiliers sera différée si une personne qui a aliéné le logement où elle habitait a affecté le produit de l'aliénation à l'acquisition d'une autre habitation servant au même usage (art. 12 al. 3 let. e LHID). Certains cantons, comme ceux de Berne, de Bâle-Campagne, de Lucerne et d'Argovie, ont déjà introduit cette disposition ou sont en voie de le faire, mais il faut souligner qu'elle n'est valable qu'en cas de changement de domicile à l'intérieur du canton. Il faut que tous les cantons l'adoptent rapidement.

La LHID donne aux cantons jusqu'au 1er janvier 2001 pour adapter leur législation. Or, même en cherchant bien, il est impossible de trouver des raisons qui parlent en faveur d'un délai aussi long. On peut, au contraire, raisonnablement attendre des cantons qu'ils se mettent au diapason d'ici à la fin de l'année 1995 et qu'ils facilitent, ce faisant, la mobilité – souhaitée par tous – des travailleurs.

#### Schriftliche Stellungnahme des Bundesrates

#### vom 1. September 1993

Nach Artikel 42quinquies Absatz 3 der Bundesverfassung ist den Kantonen für die Anpassung ihres Steuerrechts an die Grundsatzgesetzgebung des Bundes auf dem Gebiet der Steuerharmonisierung eine «angemessene» Frist einzuräumen. In Artikel 72 des Bundesgesetzes vom 14. Dezember 1990 über die Harmonisierung der direkten Steuern der Kantone und Gemeinden (StHG) haben die eidgenössischen Räte diese Frist einheitlich auf acht Jahre nach Inkrafttreten des Gesetzes festgelegt. Sie folgten damit dem Antrag des Bundesrates. Im Vorentwurf der Expertenkommission stand zunächst eine Frist von vier Jahren als Regel und von acht Jahren für bestimmte Gesetzesteile (u. a. für die Grundstückgewinnsteuer) zur Diskussion, die sich jedoch im Vernehmlassungsverfahren von 1978 nicht durchsetzen konnte. Später war nur noch von einer einheitlichen Frist die Rede, wobei die Expertenkommission sechs Jahre und die Finanzdirektorenkonferenz hingegen zehn Jahre vorschlugen (vgl. Botschaft vom 25. Mai 1983 über die Steuerharmonisierung, BBl 1983 III 150, Bemerkungen zu Art. 73 des StHG-Entwurfs). Da das StHG auf 1. Januar 1993 in Kraft getreten ist, läuft die achtjährige Anpassungsfrist für die Kantone bis 1. Januar 2001.

## **Motion Fischer-Seengen Finanzhaushaltgesetz. Änderung (Strassenrechnung)**

## **Motion Fischer-Seengen Loi sur les finances de la Confédération. Modification (compte routier)**

In	Amtliches Bulletin der Bundesversammlung
Dans	Bulletin officiel de l'Assemblée fédérale
In	Bollettino ufficiale dell'Assemblea federale
Jahr	1995
Année	
Anno	
Band	I
Volume	
Volume	
Session	Januarsession
Session	Session de janvier
Sessione	Sessione di gennaio
Rat	Nationalrat
Conseil	Conseil national
Consiglio	Consiglio nazionale
Sitzung	11
Séance	
Seduta	
Geschäftsnummer	93.3294
Numéro d'objet	
Numero dell'oggetto	
Datum	02.02.1995 - 15:00
Date	
Data	
Seite	314-316
Page	
Pagina	
Ref. No	20 025 297

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.