

Zeitschrift: Der Traktor : schweizerische Zeitschrift für motorisiertes Landmaschinenwesen = Le tracteur : organe suisse pour le matériel de culture mécanique

Band: 16 (1954)

Heft: 6

Artikel: Der verweigerte reduzierte Benzinzollansatz für die Landwirtschaft

Autor: Schwaar, E. / Piller, R.

DOI: <https://doi.org/10.5169/seals-1048573>

Nutzungsbedingungen

Die ETH-Bibliothek ist die Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Zeitschriften und ist nicht verantwortlich für deren Inhalte. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern beziehungsweise den externen Rechteinhabern. [Siehe Rechtliche Hinweise.](#)

Conditions d'utilisation

L'ETH Library est le fournisseur des revues numérisées. Elle ne détient aucun droit d'auteur sur les revues et n'est pas responsable de leur contenu. En règle générale, les droits sont détenus par les éditeurs ou les détenteurs de droits externes. [Voir Informations légales.](#)

Terms of use

The ETH Library is the provider of the digitised journals. It does not own any copyrights to the journals and is not responsible for their content. The rights usually lie with the publishers or the external rights holders. [See Legal notice.](#)

Download PDF: 06.10.2024

ETH-Bibliothek Zürich, E-Periodica, <https://www.e-periodica.ch>

Der verweigerte reduzierte Benzinzollansatz für die Landwirtschaft

Eine bundesrätliche Rechtfertigung.

Die in den Nummern 11/53 und 3/54 erschienenen Artikel über den reduzierten Zollansatz für das zu landw. Zwecken verwendete Benzin dürften unsern Lesern noch in guter Erinnerung sein.

Nachdem Herr Bundesrat Dr. Streuli am 1. März 1954 das Eidg. Finanz- und Zolldepartement übernommen hat, richtete der Schweizerische Traktorverband am 20. März 1954 folgendes Schreiben an ihn:

Sehr geehrter Herr Bundesrat,

Seit über 20 Jahren bemühen wir uns, für das in landwirtschaftlichen Traktoren und Maschinen verwendete Benzin einen reduzierten Zollansatz zu erwirken. Unsere zahlreichen diesbezüglichen Eingaben sind leider erfolglos geblieben. Mit der zunehmenden Motorisierung der Landwirtschaft wird der Unwille der landwirtschaftlichen Bevölkerung darüber, dass zur Bearbeitung der Scholle der gleiche Benzinzoll bezahlt werden muss wie für das Befahren der Strasse immer grösser. Sie finden zwei «Niederschläge» hierüber in den Nummern 11/53 (S. 2) und 3/54 (S. 10) unserer Verbandszeitschrift «Der Traktor».

Sie werden begreifen, dass wir nach derart langwierigen Bemühungen die Geduld verlieren und damit immer mehr vom normalen Verhandlungsweg abkommen, obwohl es sonst nicht zu unseren Gepflogenheiten gehört, gegen Bundesinstanzen Fehde zu führen. Wir haben im Gegenteil bisher den Bundesinstanzen unsere Mitarbeit nie versagt. So haben wir beispielsweise während des letzten Krieges im Auftrage des Kriegs-Ernährungs-Amtes kriegswirtschaftliche Funktionen ausgeübt (Betriebskontrollen der auf Holzgas umgebauten Traktoren). Zur Zeit führen wir trotz des «Hausstreites» mit Ihrem Departement praktische Versuche auf Bauernbetrieben durch, um abzuklären, ob sich die in Ems produzierten Alkohole in Traktormotoren verwenden lassen.

Nachdem Sie das Eidg. Finanz- und Zolldepartement neu übernommen haben — zu welcher Wahl wir Ihnen nachträglich noch aufrichtig gratulieren — und Ihnen die Angelegenheit noch unbekannt ist, wollen wir Ihnen nicht durch weitere Angriffe auf eine Instanz Ihres Departementes Unrecht antun. Wir stellen die begonnene Pressekampagne ein und warten mit den vorgesehenen Vorstössen im Parlament zu.

Da Sie wegen Ihres prompt erfolgten Vorschlages zur Uebergangslösung zur Finanzreform des Bundes beim Volk bereits als Mann der Tatkraft und der praktischen Lösungen bekannt sind, bitten wir Sie höflich, in der Angelegenheit des reduzierten Zollansatzes für das zu landwirtschaftlichen Zwecken verwendete Benzin eine vernünftige Lösung herbeizuführen. Nach wie vor soll es unsererseits an praktischen und durchführbaren Vorschlägen nicht fehlen. Da bereits schon einige Eingaben bei der Eidg. Oberzolldirektion vorliegen, sehen wir von der Einreichung einer weiteren formellen Eingabe ab.

Für Ihre Bemühungen und Ihre Intervention danken wir Ihnen zum voraus bestens und versichern Sie, sehr geehrter Herr Bundesrat, unserer

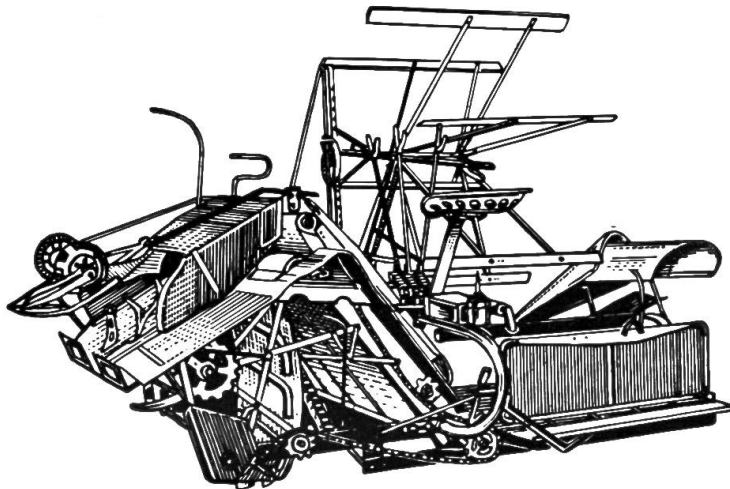
vorzüglichen Hochachtung

SCHWEIZERISCHER TRAKTORVERBAND

Der Präsident:
gez. E. Schwaar

Der Sekretär:
gez. R. Piller

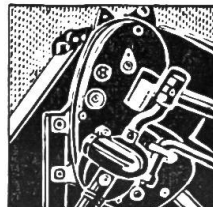
Der leistungsfähige



McCORMICK INTERNATIONAL Bindemäher

bewältigt jede Ernte spielend, gleichgültig ob es sich um kurz- oder langhalmige Frucht, um grosse oder kleine Garben handelt. Dieser Bindemäher für Pferde- und Traktorzug zeichnet sich aus durch:

- Vollständiger Schutz des Elevatorenantriebs durch staubdichte Einkapselung.
- Das Hauptwinkelgetriebe läuft im Ölbad.
- Rollenlager an allen wichtigen Lagerstellen. Stahlrollenkettten verbürgen ruhigen, leichten Lauf.
- Fettpressenschmierung, welche gründlich alle Lagerstellen mit frischem Fett versieht und alle Fettrückstände entfernt.
- Elevator und Bindetisch für jede Fruchtlänge und für jede Garbengrösse eingerichtet.



International Harvester Co. AG., Zürich

Hohlstrasse 100, Tel. 051/23 5740



McCormick International Traktoren und Landmaschinen · International Lastwagen · International Harvester Kühlschränke und Kühltruhen · Klimaanlage · International Industrie- und Baumaschinen



Prompt bestätigte Herr Bundesrat Streuli am 31. März 1954 den Empfang unseres Schreibens und teilte u. a. noch mit, er habe der Oberzolldirektion Auftrag erteilt, ihn über die Angelegenheit zu orientieren. Am 14. April 1954 erfolgte die eigentliche Stellungnahme. Sie hatte folgenden Wortlaut:

Bern, den 14. April 1954

An den
Schweizerischen Traktorverband
B r u g g

Sehr geehrte Herren,

Es ist verständlich, dass Ihr Verband darnach trachtet, in Anlehnung an die bestehende Zollvergünstigung auf Traktorentreibstoffen, eine solche auch auf dem Benzin zu erlangen. Die letzte diesbezügliche Eingabe erfolgte, in Verbindung mit Ihrer Vereinigung, durch den Schweizerischen Bauernverband. Mein Amtsvorgänger, Herr Bundesrat Weber, beantwortete dieselbe am 13. November 1952 in ablehnendem Sinne.

Nach Prüfung des Fragenkomplexes gelange ich zur Auffassung, dass die nachgesuchte Zollvergünstigung auf dem Benzin nicht gleich beurteilt werden darf, wie die bestehende auf Dieselöl, Petrol und White Spirit. Die Folgen einer Zollermässigung auf dem Benzin sind ungleich schwerwiegender, als diejenigen der Vergünstigung auf den anderen Traktorentreibstoffen. Würde nämlich die Landwirtschaft in den Genuss dieser Fiskalerleichterung gelangen, so müsste sie gerechterweise auf die gewerblichen und industriellen Betriebe, und Ihrer Argumentation des «Strassenzolles» folgend, auf sämtliche Wasserfahrzeuge ausgedehnt werden. Ein Ausfall an Einnahmen in diesem Ausmass aber, die sich noch durch die kaum ausbleibende widerrechtliche Verwendung des Benzins vergrössern würde, ist dem Bundeshaushalt nicht zumutbar. Die Zollreduktion käme indirekt einer Ausgabe gleich; Volk und Parlament verlangen jedoch dauernd Einschränkung der Ausgaben, Sparmassnahmen und Abbau der Subventionen. Ferner dürfen die nachteiligen Auswirkungen einer derartigen Massnahme für die schweizerische Dieseltraktorenindustrie nicht ausseracht gelassen werden.

Nach Kenntnisnahme von den Ausführungen in der Antwort des Eidg. Finanz- und Zolldepartementes vom 13. November 1952 an den Schweiz. Bauernverband und gestützt auf obige Ueberlegungen ist es mir trotz allem Verständnis für die bäuerlichen Belange nicht möglich, Ihrem Gesuche zu entsprechen.

Ihrem Schreiben haben Sie die Nummern 11/1953 und 3/1954 Ihrer Zeitschrift «Der Traktor» beigelegt. Sie verweisen auf die darin erschienenen Artikel bezüglich Benzinzoll. Zu meinem Bedauern stelle ich fest, dass die Art und Weise, wie Ihr Leserkreis über diese Frage orientiert wird, als unsachlich und polemisch bezeichnet werden muss. Ich erachte es als unerlässlich, die Angelegenheit auf eine objektive Grundlage zu stellen. Den Sachverhalt belieben Sie dem bereits erwähnten, beiliegenden Schreiben des Eidg. Finanz- und Zolldepartementes vom 13. November 1952 an den Schweiz. Bauernverband zu entnehmen. Insbesondere sei darauf hingewiesen, dass nicht nur die Bundesverwaltung Ihrem Begehren nicht zustimmte, sondern dass auch der Nationalrat im Jahre 1949 ein diesbezügliches Postulat ablehnte.

Zu einzelnen Darlegungen in den beiden Artikeln ist folgendes zu bemerken:

1. In der Antwort der Oberzolldirektion vom 5. Juli 1933 an den Schweiz. Bauernverband wurde u. a. ausgeführt:

«Es bleibt noch zu erwähnen, dass die einheimische Fabrikation der Rohölmotoren unseres Wissens in ständiger Verbesserung, die Verwendung von mit Rohölmotoren betriebenen Traktoren im Zunehmen begriffen ist. Damit dürfte auch die Möglichkeit gegeben sein, den von Ihnen erwähnten Nachteil der Petroleumtraktion mit der Zeit auf dem Wege zur Rohöltraktion zu umgehen, ohne dass es nötig wäre, die gegenwärtige Benzinzollordnung

in derart gefährlicher Weise zu durchbrechen. Rohöl für landwirtschaftliche Traktoren wird übrigens in Abweichung von den allgemeinen Vorschriften zum ermässigten Zollansatz von 30 Rappen per q brutto zugelassen, und auch die landwirtschaftlichen Traktoren selbst geniessen bereits eine weitgehende Vorzugszollbehandlung».

Diese Fassung enthält absolut keine Zusage für eine unbeschränkte Beibehaltung eines Zollansatzes auf dem Dieselöl von 30 Rp. per q. Die Natur des Zolltarifs schliesst aus verständlichen Gründen jegliche Zusicherung auf längere Frist aus. Ihre Anschuldigung der Wortbrüchigkeit ist daher ungerechtfertigt.

2. Die Schweiz. Politische Korrespondenz (SPK) bestätigt ausdrücklich, dass sich Ihre Publikation, im Gegensatz zu Ihren Angaben, nicht auf eine von der Oberzolldirektion erhaltene Auskunft stützt. Nie verlangte diese Stelle von der Oberzolldirektion eine Stellungnahme in dieser Angelegenheit. Zudem sind Abweichungen in wesentlichen Punkten von der Publikation der SPK und Ihrer «Meldung der SPK» festzustellen.

Ich würde es begrüessen, wenn Sie das Schreiben des Finanz- und Zolldepartementes vom 13. November 1952 Ihren Lesern zur Kenntnis bringen würden, damit sie Gelegenheit erhielten, den Standpunkt der Bundesverwaltung zu erfahren, für den sie sicherlich Verständnis aufbringen würden. Ich bin überzeugt, dass die Bauernschaft soviel Einsicht besitzt, dass eine eidgenössische Verwaltung das Allgemeininteresse im Auge behalten muss und nicht jedem Wunsch eines Bevölkerungsteiles bzw. eines Verbandes stattgeben kann. Dass es der Zollverwaltung am Entgegenkommen gegenüber der Landwirtschaft nicht fehlt, dürften die auf Seite 8/9 der Beilage erwähnten Zollvergünstigungen, wobei gerade die Traktoren und die Traktorentreibstoffe stark daran beteiligt sind, dartun. Ich glaube deshalb hervorheben zu dürfen, dass die Zollverwaltung den Bedürfnissen der Landwirtschaft im Rahmen des Möglichen immer wieder Rechnung getragen hat. Wenn Sonderwünschen nicht entsprochen werden kann, so muss die Begründung nicht zuletzt in der Stellung der Zollverwaltung als einer gegenüber den verschiedenen Interessentengruppen allgemein verantwortlichen Fiskalbehörde gesucht werden. Die Umstände, die für die Nichtberücksichtigung einer Benzinzollermässigung sprechen, sind denn auch keineswegs nur von der Verwaltung abhängig. Ich möchte auch nicht unerwähnt lassen, dass fortlaufend auch aus andern Kreisen Gesuche um Zollvergünstigung eingehen, denen aus wirtschaftlichen und finanziellen Gründen ebenfalls nicht die gewünschte Folge gegeben werden kann.

Es würde mich freuen, wenn Sie durch Sachlichkeit in Ihren Publikationen über die Benzinzollfrage dazu beitragen würden, das korrekte Verhältnis zwischen Ihrem Verband und der Zollverwaltung zu erhalten.

Mit vorzüglicher Hochachtung
Der Vorsteher des Eidg. Finanz- und Zolldepartementes
gez. Streuli

Obwohl wir dem Wunsche von Herrn Bundesrat Streuli gerne nachkommen würden, ist es uns aus Platzmangel nicht möglich, die in seinem Brief erwähnte Stellungnahme seines Vorgängers, Herrn Dr. Weber, im vollen Wortlaut abzudrucken. Wir zitieren daraus diejenigen Abschnitte, welche ihm resp. der Zollverwaltung am nützlichsten sind:

I. Entwicklung des Benzinzolles.

Nach dem Gebrauchszolltraif von 1906 (Bundesgesetz vom 10. Oktober 1902) unterlagen Benzin und Benzol, ohne Rücksicht auf die Verwendungsart, dem Ansätze von 30 Rp. je 100 kg brutto (Benzin Nr. 1065b, Benzol Nr. 1065a).

Der Bundesbeschluss (in der Folge mit BB bezeichnet) vom 18.2.21 ermächtigte den Bundesrat, die Ansätze des Zolltarifs den veränderten wirtschaftlichen Verhältnissen anzupassen. Diese Massnahme war wegen der allgemeinen Geldentwertung infolge des ersten Welt-

krieges notwendig geworden und bezweckte, die finanzielle Lage des Bundes zu verbessern, sowie die damalige Wirtschaftskrise zu bekämpfen. Durch Bundesratsbeschluss (in der Folge mit BRB bezeichnet) vom 8.6.21 wurde dementsprechend der Zoll der Tarif-Nr. 1065b auf Fr. 10.— und derjenige der Nr. 1065a auf Fr. 1.— erhöht, damit erstmals eine unterschiedliche Zollbelastung des Benzins und Benzols verbindend, indem diese Treibstoffe zu motorischen Zwecken der Nr. 1065b und zu andern als motorischen Zwecken der Nr. 1065a zugeteilt wurden.

Der BRB vom 7.12.23 erschloss dem Bund eine weitere Finanzquelle, indem er den Zoll auf Benzin und Benzol zu motorischen Zwecken auf Fr. 20.— festsetzte. Im Bericht des Bundesrates vom 17.12.23 an die Bundesversammlung wird dieser Schritt als zur Herstellung des finanziellen Gleichgewichtes im Bundeshaushalt bestimmt begründet. Am 3.4.24 nahm der Ständerat zustimmend Kenntnis vom vorgenannten Bericht und stellte gleichzeitig folgendes Postulat auf: «Der Bundesrat wird eingeladen, mit Beförderung den Räten Bericht und Antrag zu unterbreiten über die Gewährung von Bundessubventionen an die Kantone für die Verbesserung und den Unterhalt der dem Automobilverkehr dienenden Hauptstrassen.» Unterm 18.6.25 gab ebenfalls der Nationalrat seine Zustimmung zur Erhöhung des Benzinzolles auf Fr. 20.—.

Aus dem vorerwähnten Postulat ging der BB vom 21.9.28 hervor, womit der Benzinzoll in den Grundzoll von Fr. 10.— und Zuschlagszoll von Fr. 10.— geteilt wurde, und auf Grund dessen die Kantone als Bundesbeitrag für die Automobilstrassen die Hälfte des Jahresertrages aus dem Zuschlagszoll erhielten, d. h. Fr. 5.— je 100 kg brutto (Benzinzollviertel).

Infolge des Rückganges bisheriger Bundeseinnahmen, des Hinzukommens neuer Ausgaben und der hinter den Erwartungen zurückgebliebenen Ergiebigkeit des Finanzprogramms 1933 konnte die erhoffte Sanierung der Bundesfinanzen nicht erreicht werden. Daher wurde im Rahmen des Finanzprogrammes 1936/37 vorsorglich der BRB vom 25.6.35, mit Wirkung ab 26.6.35, in Kraft gesetzt, womit der Bundesrat den Zoll auf Benzin und Benzol zu motorischen Zwecken von Fr. 20.— auf Fr. 28.— erhöhte; der Grundzoll stieg von Fr. 10.— auf Fr. 18.—, während der Zuschlagszoll unverändert blieb. Die Zollerhöhung ist mit BB vom 31.1.36 genehmigt worden (Finanzprogramm 1936).

Zur Vermeidung der Benzinpreissteigerung, die sich aus der Frankenabwertung (26.9.36) ergeben hätte, beschloss der Bundesrat am 27.11.36 den Zoll auf Benzin und Benzol zu motorischen Zwecken ab 1.12.36 auf Fr. 26.50 herabzusetzen (Grundzoll Fr. 16.50, Zuschlagszoll Fr. 10.—).

Der BB vom 21.3.50 bestimmte, dass den Kantonen in den Jahren 1950 bis 1954 die Hälfte des Reinertrages des Zolles auf Treibstoffen für motorische Zwecke als Subvention für die Automobilstrassen auszurichten sei (also für Benzin Fr. 13.25 per q anstatt wie bisher Fr. 5.—). Durch den verwerfenden Volksentscheid vom 4.6.50 beschränkte sich diese Massnahme auf das Jahr 1950. Gestützt auf den BB vom 20.12.50 (Erwahrung des Ergebnisses der Volksabstimmung vom 3.12.50) ist den Kantonen der gleiche Beitrag auch für die Jahre 1951 bis 1954 auszurichten.

Zusammenfassend muss festgestellt werden, dass sämtliche Benzinzollerhöhungen in erster Linie die jeweilige Herstellung des Gleichgewichtes im Bundesfinanzhaushalt bezweckten. Auch geht daraus vor allem hervor, dass es sich bei den Treibstoffzöllen nicht um zweckgebundene Gebühren für den Strassenverkehr handelt, sondern um allgemeine Abgaben, genau gleich wie die andern Zölle.

Die immer wieder geltend gemachte Einwendung, dass der Landwirtschaftstraktor und die übrigen landwirtschaftlichen Maschinen die Strasse nur wenig oder gar nicht benützen, somit die Belastung dieser Hilfsmittel mit dem Benzinzoll — dessen Ertrag dem Strassenbau zufalle — ungerechtfertigt sei, wird durch die Entwicklungsgeschichte des Benzinzolles widerlegt.

**Seit
30
Jahren**

liefern wir ab komplettem Lager sämtliche
Ersatzteile für Ford- u. Fordson-Traktoren

und alle FORD-Motoren, welche in den diversen
Traktorenmarken eingebaut sind.

Touring Motor AG., Solothurn

Telephon (065) 2 22 22



A. KUSTERER
ZÜRICH 8
ZIMMERSGASSE 9

repariert

**KILOMETERZÄHLER
STOSSDÄMPFER**

rasch und
fach-
gemäss
seit
28 Jahren

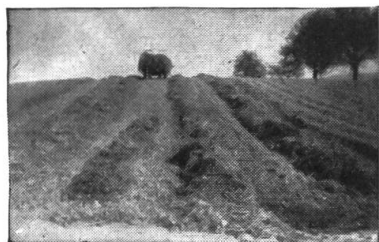


Bei starkem Gebrauch
des Autos, Lastwagens, Mo-
tormähers, Traktors werden
Sie Ihre helle Freude am
RUGAL-Motorenöl haben.
Längere Lebensdauer und
die Kosten pro Fahrkilo-
meter werden geringer.
Import und Lieferung durch
W. Blaser & Co.
Hasle-Rüegsau Tel. 034/3 58 55

Zu verkaufen

- 1 Einachs-Anhänger** 4-5 t Tragkraft, doppelter Pneu, **Rückwärtskipper**, Occasion
- 1 Einachs-Anhänger** 5 t Tragkraft, doppelter Pneu, ausziehbare Rohrdeichsel, Occasion
- 1 Einachs-Kippanhänger** 3-Seitenkipper, 3 t (2 m²), Occasion

Gebr. Moser & Cie., Bern, Anhängerbau, Kipper, Schwarztorstr. 101, Tel. (031) 5 32 15



Mahdenformer „SCHEKI“ Pat. ⚡

gibt eine einwandfreie schöne Grasmahdenbildung.
Augenblicklich montierbar, für Traktor und Motor-
mäher mit Portalbalken.

Verlangen Sie zugleich noch Prospekt vom: **Getreide-
ableger, Maismäher.**

J. Keller-Fritschi, Endingen AG

Mähapparate

Tel. 056 / 3 81 60

II. Tariflage.

Benzin zu motorischen Zwecken unterliegt gemäss gesetzlichem Tariftext bei der Einfuhr der Verzollung nach Nr. 1065b zu Fr. 26.50 je 100 kg brutto, wobei irgend eine Unterscheidung je nach der Motorart grundsätzlich nicht gemacht wird.

Gegen Nachweis der Verwendung zu andern als motorischen Zwecken wird Benzin auf dem Wege der Zollrückerstattung nach Pos. 1065a zu Fr. 1.— je 100 kg brutto zugelassen.

Ferner wird das nachweislich durch die Postverwaltung, die Bundesbahnen und die vom Bunde konzessionierten öffentlichen Transportunternehmungen zur Ausführung der im amtlichen Kursbuch aufgeführten fahrplanmässigen Kurse verwendete Benzin auf dem Wege der Zollrückerstattung zum Ansätze von Fr. 10.— je 100 kg brutto zugelassen.

Vom Bunde konzessionierten Luftverkehrsunternehmungen können weitergehende Erleichterungen zur Ausführung der im amtlichen Kursbuch aufgeführten Flugkurse gewährt werden.

Die vorerwähnten Zollvergünstigungen sind im Zolltarif NB. ad Nr. 1065b abschliessend aufgezählt.

Die Zollermässigung auf Benzin wurde den öffentlichen Transportunternehmungen durch Bundesratsbeschluss vom 8. Juni 1925 zugestanden, da es sich um fahrplanmässige Kurse handelt, die ohne Rücksicht auf die Frequenz und zu einem bestimmten Fahrpreis ausgeführt werden müssen. Die Zollfreiheit auf dem Benzin für flugplanmässige Kurse von konzessionierten Luftverkehrsunternehmungen beruht auf internationalen Vereinbarungen.

Der Benzinzollertrag für den Bund und der Anteil der Kantone stellt sich wie folgt:

Jahr	Totaler Zollertrag	Anteil der Kantone	Zollertrag für den Bund
1938	Fr. 55 689 113	Fr. 10 507 618	Fr. 45 181 495
1949	Fr. 74 343 834	Fr. 14 027 138	Fr. 60 316 696
1950	Fr. 84 893 674	Fr. 42 446 837	Fr. 42 446 837
1951	Fr. 90 499 204	Fr. 45 249 602	Fr. 45 249 602

III. Umfang der Zollermässigung.

Anmerkung der Redaktion.

Eine nach Motorkategorien unterteilte Aufstellung schätzt, dass die im Jahre 1950 ermittelten 63 450 in der Landwirtschaft eingesetzten Motoren aller Art jährlich rund 20 Millionen Liter Benzin verbrauchen. Dies würde bei der durch die Landwirtschaft verlangten Zollreduktion von Fr. 26.50 auf Fr. 10.— für den Bundeshaushalt einen Ausfall von 3 Millionen Franken bedeuten.

IV. Kontrollmassnahmen.

Die Eidg. Oberzolldirektion orientierte den Schweiz. Traktorverband mit Schreiben vom 17. Januar 1952 dahin, dass, wenn überhaupt eine Zollvergünstigung jemals in Betracht kommen sollte, dieselbe sich nur auf dem Wege der Zollrückerstattung an die einzelnen Verbraucher durchführen liesse. Die erforderliche Kontrolle der Zollerhebung oder -rückerstattung durch die Zollverwaltung würde angesichts der sehr grossen Gesuchszahl einen beträchtlichen Aufwand an Personal und Verwaltungskosten erfordern.

Ihr Vorschlag über die Durchführung der Verwendungskontrolle des Benzins für landwirtschaftliche Maschinen lautet dahin, die Vereinigung landwirtschaftlicher Genossenschaftsverbände der Schweiz einzuschalten — dies ohne Kosten für den Bund oder die Bezüger —, wobei die bestehenden Ortsgetreidestellen die Erhebungen, Kontrollen und Rückvergütungen — wie sich dies bei der Mahlprämie bewährt habe — vornehmen würden.

Zu den beiden Varianten nehmen wir wie folgt Stellung:

Nach der letzten Statistik zirkulieren rund 350 000 mit Benzin betriebene Motorfahrzeuge. In vielen Landwirtschaftsbetrieben, sowie in der gesamten Industrie und in jedem Gewerbe ist heutzutage irgendein Motorfahrzeug anzutreffen (Autos, Jeeps oder ähnliche Fahrzeuge, Motorräder). Folglich würde eine konstante Gefahr der Verwendung des Landwirtschaftsbenzins für Motorfahrzeuge bestehen. Die Missbrauchsmöglichkeit des zollbegünstigten Ben-

zins aber ist so gross, dass die Wirksamkeit jeglichen Kontrollsystems zum vorneherein in Frage gestellt werden muss.

V. Bundesratsbeschluss vom 3. Juli 1936 und Postulat Roulet vom 23. Juli 1948.

Am 3. Juli 1936 beschloss der Bundesrat eine Zollermässigung von Fr. 10.— per q auf Benzin zum Antrieb von feststehenden oder tragbaren Motoren und selbstfahrenden Motormähern mit Handlenkung, ohne tierisches oder mechanisches Vorspann und ohne Lenksitz, in landwirtschaftlichen Kleinbetrieben bis zu 7 ha Kulturfläche. In den Jahren 1937 bis 1948 zahlte die Zollverwaltung zu diesem Zwecke jährlich im Durchschnitt Fr. 8.60 je Gesuchsteller zurück. Von einer finanziellen Erleichterung der einzelnen Betriebe konnte bei einem Rückerstattungsbetreffnis in dieser Höhe nicht die Rede sein. Andererseits sind der Verwaltung dadurch Kosten entstanden, die dem jährlichen Gesamtrückerstattungsbetrag nahe kamen. Diese Tatsachen rechtfertigten eine solche Zollvergünstigung nicht mehr. Der Bundesrat hat daher am 19. November 1948 seinen Beschluss vom 3. Juli 1936 aufgehoben.

Am 23. Juli 1948 reichte Herr Nationalrat Roulet ein Postulat ein, betreffend Zollermässigung auf Benzin für leichte, sich besonders gut für kleine bis mittelgrosse Landwirtschaftsbetriebe eignende Landwirtschaftstraktoren. Aus Gründen des finanziellen Ausfalls, der Verwaltungskosten, Kontrollschwierigkeiten und des voraussichtlichen Missbrauches lehnte der Nationalrat am 30. März 1949 das Postulat ab.

VI. Schlussfolgerung.

Ihre Bestrebungen, durch Rationalisierung auf der Ausgabenseite die Produktion zu verbilligen, sowie der Landwirtschaft auch hinsichtlich Treibstoffe technisch günstige und möglichst billige Hilfsmittel zur Verfügung zu stellen, würdigen wir vollkommen.

Nach eingehender Ueberprüfung Ihrer Eingabe in finanzieller, volkswirtschaftlicher und kontrolltechnischer Hinsicht kommen wir indessen, gestützt auf die Ausführungen in den Abschnitten I—V hiervor, zum Schluss, dass Ihrem Begehren um Gewährung einer Zollermässigung auf Benzin für landwirtschaftliche Motoren nicht stattgegeben werden kann.

Für unsern Entscheid sind zusammenfassend folgende Gründe massgebend:

1. Nachdem der Bund bereits die Hälfte des Reinertrages auf dem Benzinzoll den Kantonen überlässt, ist es ihm, in Anbetracht der grossen Finanzierungsschwierigkeiten für den Bundeshaushalt, nicht möglich, noch eine in die Millionen gehende Sonder-Zollvergünstigung für Benzin zu gewähren.
2. Die Gefahr der Verwendung des zur Zollrückerstattung angemeldeten Benzins für Motorfahrzeuge aller Art ist derart gross, dass die Erteilung der in Frage stehenden Zollvergünstigung nicht verantwortet werden kann.
3. Eine die Produktionskosten einigermaßen reduzierende Wirkung durch die teilweise Rückerstattung des Benzinzolls würde sich höchstens bei den Landwirtschaftsbetrieben mit Traktoren einstellen, auf keinen Fall aber bei den Klein- und Bergbauernbetrieben, so dass im ganzen gesehen, die Verwirklichung Ihres Begehrens ohnehin nicht die gewünschte Entlastung bringen könnte.

Wir weisen schliesslich auch darauf hin, dass die Landwirtschaft bereits im Genusse mehrerer namhafter Zollbegünstigungen steht. Für Landwirtschaftstraktoren beträgt die Zollbegünstigung je Traktor Fr. 1500—2000 (insgesamt 11 Millionen Franken) und Dieselöl, Petrol sowie White Spirit für Landwirtschaftstraktoren werden zu Fr. 6.— bzw. 3.— anstatt zu Fr. 16.— per q zugelassen. Weitere Zollvergünstigungen werden zudem für land- und milchwirtschaftliche Maschinen, für Saatkartoffeln, sowie andere Waren, die in der Landwirtschaft als Futtermittel, Düngstoffe oder als Pflanzenschutzmittel Verwendung finden, gewährt.

Schlusswort der Redaktion:

Um unsere Leser in ihrer Meinungsbildung nicht zu beeinflussen, enthalten wir uns in dieser Nummer jeden Kommentars. Diejenigen Motorbesitzer, die nach dem Lesen dieser bundesrätlichen Rechtfertigung zum Schlusse kommen, es wäre vernünftiger, unsere Bemühungen zur Erwirkung eines reduzierten Zollansatzes für das zu landw. Zwecke verwendete Benzin einzustellen, mögen uns dies bis zum 30. Juni 1954 melden. Eine Mitteilung kann der Einfachheit halber selbstverständlich auch von mehreren Landwirten unterschrieben werden. Wir sind dankbar, wenn man Besitzern von motorisierten landwirtschaftlichen Kleinmaschinen die bundesrätliche Rechtfertigung ebenfalls zu lesen gibt und sie ebenfalls veranlasst, den allfälligen Verzicht auf weitere Bemühungen zu unterschreiben. Eine ähnliche Orientierung erfolgt in der gesamten landw. Presse. Die 28. Abgeordnetenversammlung des Schweiz. Traktorverbandes, vom 30. September 1954 in Luzern, wird dann darüber zu befinden haben, ob das Begehren nach 21 Jahren abgeschrieben werden soll.

Magnetisieren

von 2-6 poligen Schwungradzündern
Grosses Ersatzteillager

FERRIER, GÜDEL & Co. LUZERN

Reparaturen sämtlicher Systeme

Sicheres Starten Ihres Traktors mit dem

Akkumulator **LECLANCHÉ «DYNAMIC»**



- Höchstes Startvermögen, selbst bei grosser Kälte
- Dauerhaft und wirtschaftlich
- wenig empfindlich gegen Überladungen

LECLANCHÉ S. A. YVERDON

ABTEILUNG AKKUMULATOREN Tel. (024) 2 27 91-5 Linien